Robert MARCONIS

MIDI-PYRÉNÉES XIX^{e}-XX^{e} SIÈCLES

TRANSPORTS-ESPACE-SOCIÉTÉ

Tome II.
Croissance et crise de l'agglomération toulousaine.

Disbui.Toulouse
Deel II
Marconis, Robert
1984

MILAN

UNIV.
LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41547621_0002

Robert MARCONIS
Agrégé de Géographie
Docteur ès Lettres

MIDI-PYRÉNÉES XIX^{e}-XX^{e} SIÈCLES
TRANSPORTS-ESPACE-SOCIÉTÉ

Tome II.
Croissance et crise de l'agglomération toulousaine.

Editions MILAN

©EDITIONS MILAN
I.S.B.N. : 2-86726-084-7

SOMMAIRE

Introduction.

I. LA MISE EN PLACE DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN.

II. LES PREMIERES DIFFICULTES (1919-1944).

III. LES OCCASION PERDUES (1944-1957).

IV. LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'ESPACE URBAIN (1950-1970)

V. L'EVOLUTION DES BESOINS DE TRANSPORT ET LES AMENAGEMENTS DE L'ESPACE URBAIN POUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE (1950 – 1972).

VI. LE RENOUVEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS (1972-1978).

VII. UN METRO A TOULOUSE? REMEDE A LA CRISE DES TRANSPORTS URBAINS OU ENJEU POLITIQUE? (1978 – 1984).

Conclusion.

*N.B. Les chiffres en caractères gras, entres parenthèse (**112**), renvoient à la bibliographie, en fin de volume.*

Sauf indication contraire, toutes les figures ont été dessinées par l'auteur.

"La passivité n'est pas une politique; l'exemple américain prouve que l'avenir même des villes, et particulièrement celui du centre, est en jeu. La solution ne réside pas seulement dans l'organisation des transports; elle suppose une idée directrice sur la répartition des fonctions au sein de l'agglomération, sur la nature des équipements collectifs nécessaires aux divers niveaux des groupements d'habitations, sur le rôle à conserver au centre. Les réseaux de transports peuvent aider à structurer une agglomération, mais il faut que cela corresponde à un aménagement de l'espace mûrement réfléchi..."

M.Wolkowitsch. Géographie des transports. A.Colin. 1973.

"La vieille société urbaine de contact social, la société de la "grand-rue"ou de la "grand-place", celle où l'on distinguait le trottoir de gauche du trottoir de droite en fonction de ses soucis de rencontre est bien morte avec la ville de l'économie pré-industrielle, qui était en fait un fruit, sans doute le plus beau fruit de la société rurale."

" Comment résoudre l'insoluble problème de l'accès des activités du centre-ville par un réseau de circulation conçu à la mesure des calèches bourgeoises et de la piétaille, impropre à la "chalandise" automobile?"

P.George. Le piéton dans la ville. Mélanges offerts à G.Viers. Toulouse. 1974.

Au sein d'une région peu active, Toulouse a connu au XIX° siècle une croissance qui a toujours paru paradoxale. Capitale déchue de l'ancienne province du Languedoc, réduite au rang de simple chef-lieu de département comme Auch ou Foix, la révolution industrielle n'y stimula guère l'activité. La bourgeoisie locale qui tirait ses revenus de la terre et accessoirement du négoce n'a pas eu, au moment voulu, les moyens et/ou la volonté de jouer la carte du capitalisme moderne. Menacée par des concurrents mieux armés et plus puissants installés en d'autres régions, qui se lançaient à la conquête du marché régional après que le chemin de fer leur en eût ouvert l'accès, elle s'est repliée dans une attitude défensive, attribuant ses malheurs à des pratiques malhonnêtes ou à une politique discriminatoire du pouvoir central envers leur région.

S'il fut un élément déterminant de la pénétration du capitalisme moderne en Midi-Pyrénées, y bousculant un mode de production chancelant, le chemin de fer a été aussi un atout décisif pour la croissance de Toulouse.

Promue carrefour ferroviaire, la ville s'est vite imposée comme un point d'appui privilégié pour des affaires d'envergure nationale qui souhaitaient prendre pied dans le Sud-Ouest de la France. Banques, compagnies d'assurances, entreprises commerciales et de services... trouvaient là, en effet, un grand foyer de consommation facilement accessible par la population résidant dans une assez vaste région.

Ce nouveau rôle assigné à Toulouse s'est affirmé avec vigueur pendant le Second Empire, dès l'ouverture de la voie ferrée Bordeaux-Sète, en 1857. Au coeur même de la ville il a fallu procéder alors à d'importants réaménagements pour accueillir des activités qu'on disait volontiers "parisiennes": on perça des rues nouvelles dans le vieux tissu urbain malgré l'opposition ou les réticences de la bourgeoisie locale.

Au même moment, l'intensification du mouvement des hommes et des marchandises, et en particulier la nécessité d'établir des relations rapides entre la gare et le centre de la ville, imposèrent la création des premiers services de transports en commun (1863).

Depuis cette époque, le fonctionnement de l'espace urbain est largement tributaire de l'efficacité des transports collectifs mis en place très tôt à l'échelle d'une agglomération étendue.

Aujourd'hui, après un quart de siècle qui a vu le triomphe de l'automobile urbaine, libérant l'urbanisation des contraintes que faisaient peser sur elle, auparavant, des réseaux de tramways et d'autobus souvent figés dans l'espace, il s'avère nécessaire de rendre droit de...cité aux transports en commun pour assurer le fonctionnement correct d'une agglomération de 550 000 habitants.

Au moment où la plupart des villes moyennes de Midi-Pyrénées (Albi, Castres, Montauban...) commencent, pour les mêmes raisons, à se doter de leurs premiers réseaux d'autobus urbains, à Toulouse, cent vingt ans après la mise en service des premières lignes d'omnibus à chevaux, on a admis la nécessité d'établir un métro léger. Cette simultanéité n'est pas le fruit du hasard. Toutes ces villes se trouvent confrontées à des problèmes identiques d'organisation interne, mais qui se posent à des échelles différentes, car pendant que Toulouse accédait au rang de métropole régionale, quelques villes moyennes, relayant à leur tour des influences extérieures, qui se traduisaient par la multiplication des activités tertiaires, jouaient un rôle de plus en plus déterminant dans l'organisation de l'espace régional.

Ce qu'il est désormais convenu d'appeler "crise de l'énergie" a placé, depuis 1973, le vieux dilemne transports individuels-transports collectifs sous les feux de l'actualité. De toutes parts des voix se sont élevées pour dénoncer l'automobile individuelle et lui opposer les transports en commun économes d'énergie. Mais alors que sont vantés les mérites du métro ou des tramways, on oublie un peu vite que des solutions techniques ne sauraient répondre comme par enchantement à un problème socio-économique dont les dimensions géographiques sont essentielles. Il est d'ailleurs symptomatique que dans l'abondante littérature relative aux transports urbains, les auteurs, après avoir dénoncé le mal, évoquent surtout des solutions à mettre en oeuvre dans les villes nouvelles ou les futures banlieues. C'est que,depuis un quart de siècle, les villes se sont développées en fonction des possibilités qu'offrait la circulation automobile. Résidences et activités ont été distribuées dans l'espace urbain au gré des initiatives publiques et privées que guidaient avant tout la spéculation foncière et la logique de la rentabilité financière immédiate. L'existence d'une ligne de transport en commun passant à proximité jouait un rôle de plus en plus secondaire dans le choix de leur localisation.En ce sens, par rapport aux contraintes qu'imposait antérieurement le recours quasi général aux transports collectifs pour les déplacements un peu longs, l'automobile pouvait apparaître comme un remarquable moyen de libération tant pour les individus que pour les producteurs de l'espace urbain.

En moins de deux décennies la distorsion déjà sensible entre la morphologie des villes en expansion rapide et la structure des réseaux de transports en commun, pratiquement figée, n'a cessé de s'amplifier. Au terme de cette évolution, crier "haro sur l'automobile" urbaine et vouloir ramener au plus vite ses utilisateurs vers l'autobus ou le tramway est sans doute un exercice facile aux motivations parfois démagogiques, parfois généreuses. Mais c'est oublier un peu vite les réalités sociales et économiques inscrites durablement dans l'espace urbain pendant ces années de forte croissance économique.

"Transports urbains et urbanisation ne sont que deux aspects d'un même phénomène et c'est la recherche d'une politique commune qui doit être entreprise."

C.Gérondeau.(57) p.92.

En France, trop souvent, l'évocation des problèmes de transports urbains entraîne presque automatiquement des références à la situation parisienne. Images du métro aux heures de pointe, foule des travailleurs qui affluent vers les gares pour prendre d'assaut les trains de banlieue...la capitale offre incontestablement tous les symptômes inquiétants d'une agglomération où se déplacer est une entreprise coûteuse et difficile, tant pour les usagers que pous les pouvoirs publics chargés de gérer ou de régler la circulation quotidienne de millions de véhicules divers. Sur ce sujet, Pierre Merlin ou les équipes de l'IAURIF (ex-IAURP) ont brillamment conduit des études exemplaires (**60** et **65**).

Il est à craindre cependant que l'acuité des problèmes parisiens n'aient eu tendance à reléguer trop longtemps dans l'ombre les difficultés de même nature qui affectaient chaque jour davantage la vie des autres grandes agglomérations du pays. C'est précisément pour l'une d'elles que l'on s'est efforcé ici de présenter la situation des transports urbains.

A l'origine de ce travail, un constat sans originalité: un centre-ville menacé d'asphyxie, une circulation automobile en croissance rapide qui atteint les limites du supportable à certaines heures, des autobus mal adaptés aux besoins et dont la vitesse commerciale était, en 1968, la plus faible de France...Toute solution à ces maux implique d'en connaître au préalable les causes profondes . Pour cela une étude historique s'est imposée tant les erreurs du passé hypothèquent le présent et menacent de compromettre l'efficacité des remèdes proposés pour rendre aux transports collectifs... droit de cité.

Au début du siècle et même pendant l'entre-deux-guerres, l'agglomération toulousaine ne possédait-elle pas un excellent réseau de transports en commun? L'affaire avait même été très florissante avant la guerre de 1914, au point d'exciter la convoitise de certains groupes financiers de la capitale. Dans les années 1930, le souci de concilier intérêts privés et service public conduisit à différer de nombreux projets dans l'attente de jours meilleurs. Mais cet équilibre précaire s'est trouvé brutalement rompu au début des années 1960, après que les services offerts aux usagers se furent dégradés de façon inquiétante. Certes la diffusion des moyens de transport individuels et l'engouement (?) de la population pour l'automobile peut expliquer la léthargie des divers responsables chargés de gérer les réseaux de transports collectifs face à une désaffection de plus en plus prononcée des usagers pour les services qu'ils proposaient. Mais cela ne suffit pas à justifier un immobilisme aussi dommageable pour la vie d'une grande cité et pour son avenir.

Pour comprendre la complexité de la situation présente et ses contradictions, il a donc fallu faire oeuvre

d'historien. La tâche n'était guère facile, l'accès aux archives de la STCRT, société concessionnaire des transports en commun de 1863 à 1972, se révélant impossible. Seules restaient disponibles les archives de la Ville ou du Département qui, fort heureusement, regroupaient une documentation abondante mais désordonnée. La lecture attentive de nombreux dossiers de contentieux s'est révélée particulièrement instructive, les différentes parties exposant avec force détails leurs griefs chaque fois qu'un litige survenait entre elles. On peut saisir ainsi comment ont évolué les positions du concessionnaire, de la Ville et du Conseil général sur la question des transports urbains. Divers témoignages ont permis de combler assez aisément les lacunes qui pouvaient subsister après ce travail rétrospectif.

Parallèlement, pour mieux saisir les rapports complexes entre les besoins et les services offerts, s'imposait l'analyse de l'espace urbain et de la vie toulousaine à différentes époques. Plusieurs tableaux géographiques ont ainsi été esquissés, le plus complet correspondant bien sûr à la période actuelle.

Au hasard de ces recherches le géographe a dû bien souvent utiliser des outils plus familiers à l'économiste ou au juriste en espérant que les conseils amicaux reçus ici ou là lui éviteraient de trop grosses erreurs.

Au bout du compte, ces investigations se sont avérées beaucoup plus riches qu'on ne pouvait l'espérer au départ. Sans jamais négliger les facteurs généraux qui ont joué dans toutes les grandes agglomérations françaises (76), il apparaît que l'agglomération de Toulouse présente d'incontestables traits spécifiques qui expliquent sans doute que les problèmes des transports urbains y sont plus complexes encore qu'à Lyon, Marseille ou Bordeaux. Cela signifie que les solutions qu'ils appellent ne sauraient s'inspirer qu'avec prudence d'expériences tentées et réussies ailleurs.

*

* *

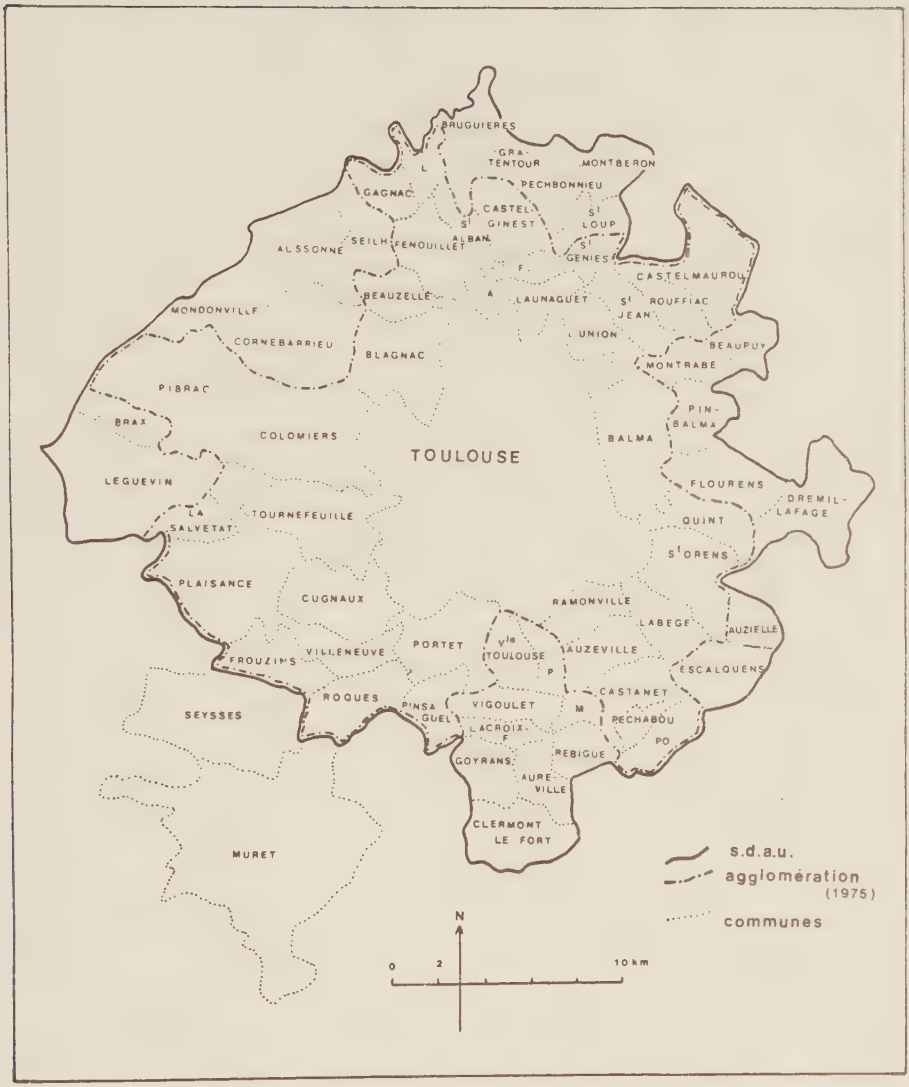


FIG. 2 . LA COMPOSITION DE L'AGGLOMÉRATION ET DU SDAU DE TOULOUSE.

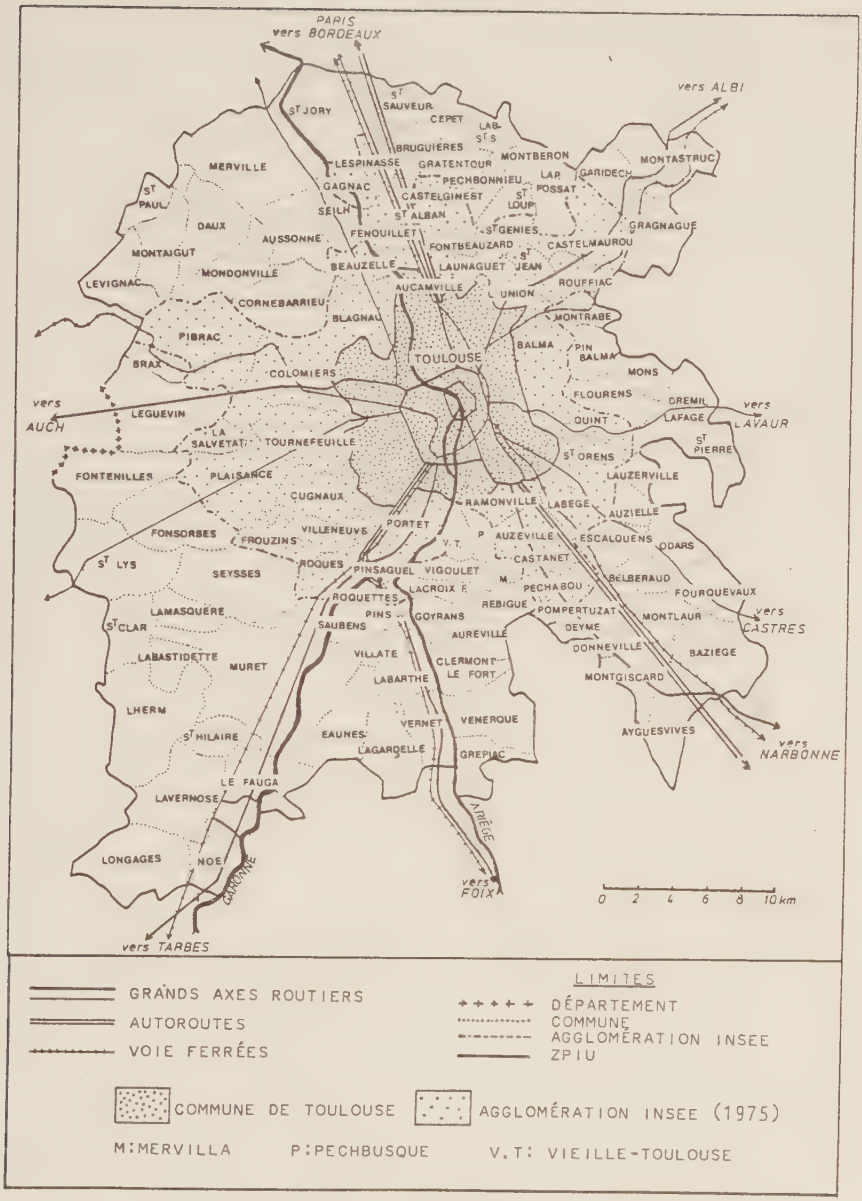


FIG. 3 . LA ZONE DE PEUPLEMENT INDUSTRIEL ET URBAIN DE TOULOUSE (ZPIU).

– limites INSEE de 1975: 111 communes–

I. LA MISE EN PLACE DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN 1863 - 1915

Entre 1851 et 1856 la ville de Toulouse franchit le cap des 100 000 habitants, se classant ainsi au cinquième rang en France après Paris, Marseille, Lyon et Bordeaux. En moins d'un demi-siècle, les effectifs résidant dans la commune avaient doublé. Sans rapport avec le développement d'activités nouvelles, cette croissance de la population était surtout liée à l'afflux de ruraux fuyant les campagnes proches qui souffraient alors d'un surpeuplement relatif. Cela explique sans doute que la population citadine conservait *"son caractère bourgeois, artisanal et encore profondément rural"* (J.Coppolani)

Au milieu du XIX° siècle les habitants se répartissaient fort inégalement sur un territoire communal de 12 000 hectares, plus vaste que celui des vingt arrondissements parisiens actuels (10 500 ha). Dans cet espace dont les limites n'avaient guère varié depuis la constitution de la sauveté des Comtes de Toulouse au XII° siècle, s'opposaient toujours, mais de façon moins nette qu'auparavant, la ville et le gardiage.

La ville (Cité, Bourg et, sur la rive gauche, quartier Saint-Cyprien) regroupait encore 70% de la population. Les remparts qui l'enserraient depuis le XIV° siècle avaient été détruits et remplacés par une large ceinture de boulevards au début des années 1830. Au-delà de cette grande voie circulaire presque continue s'étendait le gardiage, territoire rural qui subissait les premiers assauts de l'urbanisation moderne. Les faubourgs linéaires commençaient à s'y étoffer, ordonnant leurs constructions en fonction des grandes routes qui convergeaient vers le vieux centre urbain en passant par les anciennes portes de la ville. A la périphérie enfin, mais juridiquement inclus dans le territoire communal, subsistaient, tassés autour de leur église, de véritables noyaux villageois (Croix-Daurade, Saint-Simon, Lafourguette, Lardenne, Saint-Martin du Touch...)

Dans la ville, la voirie étroite, héritée des siècles passés, n'offrait guère de belles perspectives. Des rues étroites,au tracé irrégulier, gênaient la circulation des hommes et des marchandises et les principaux monuments se dégageaient fort mal au sein d'un tissu urbain très dense où seule la place du Capitole, aménagée au XVIII° siècle au coeur de la ville, contrastait par ses dimensions imposantes.

Hors les murs, de larges promenades avaient été tracées pour compenser la médiocrité des espaces verts dans la ville même. Au sud-est, près du quartier Saint-Etienne, elles formaient un ensemble rayonnant autour du Grand Rond actuel. A l'est, les allées Jean Jaurès (qui furent succesivement d'Angoulême, Lafayette et Louis-Napoléon) se composaient d'une vaste esplanade plantée d'arbres et bordée par deux voies de circulation; elles conduisaient à l'Ecole Vétérinaire construite au-delà du Canal du Midi en 1834 et au nouveau cimetière de Terre Cabade sur les premières pentes du Calvinet(1840). Dans cette zone, entre Boulevards et canal, la croissance urbaine récente s'inscrivait vigoureusement dans le paysage et les jardins potagers laissaient la place à de véritables quartiers neufs. La construction de la gare, sur la rive droite du canal, allait encore renforcer la poussée de l'urbanisation dans cette direction, accentuant le déséquilibre spatial de la ville de part et d'autre de la Garonne. Sous la menace périodique des inondations, la rive gauche n'abritait en effet que 10% environ de la population municipale en 1851.

1. La naissance des transports en commun toulousains.

Parmi les trois principales implantations envisagées, la Compagnie des Chemins de Fer du Midi choisit d'édifier sa gare toulousaine en un lieu que les contemporains jugeaient pourtant *"excentrique, improductif, sans mouvement commercial"*. A un kilomètre et demi du centre ville (Place du Capitole), elle fut inaugurée en 1856, quelques mois avant que n'entre en service sur toute sa longueur la grande ligne transversale de Bordeaux à Sète. Très vite, elle s'affirma comme un des éléments essentiels de la vie urbaine au point que la création d'une artère nouvelle (actuelle rue de Bayard) s'avéra indispensable pour assurer sa desserte depuis les Boulevards.

Dès le mois de décembre 1861, la Compagnie du Midi assurait chaque jour quatre liaisons vers Bordeaux, cinq vers Narbonne et deux vers Pamiers. Calquée sur le réseau routier antérieur, l'étoile ferroviaire toulousaine s'enrichit rapidement ensuite avec la réalisation des lignes vers Foix (1863), Carmaux (1864), Bayonne (1867) et, la même année, Paris, par Lexos et Capdenac. A la

veille de la guerre de 1870, 375 000 voyageurs passaient annuellement par la gare de Toulouse qui, après celle de Bordeaux,occupait le second rang sur le réseau du Midi.

> *"Dans un rayon de 100 à 150 kilomètres de Toulouse, il devenait possible à tous ceux qui habitaient sur le parcours de la voie ferrée et dans une bande d'une dizaine de kilomètres de part et d'autre de venir passer la journée à Toulouse pour y effectuer leurs achats profitant d'un marché beaucoup plus varié que celui des bourgades et des petites villes des alentours; l'attraction de la ville sur les candidats à l'immigration se trouvait renforcée par les facilités d'accès. La région toulousaine, jusque là assez vaguement délimitée et constituée, en a acquis une cohésion et une précision bien supérieures à ce qu'elles étaient auparavant et Toulouse est devenue le siège d'un mouvement de voyageurs et de marchandises dont le passé n'avait jamais connu d'équivalent."*
>
> J.Coppolani.(**95**) p.147.

Les nouvelles dimensions de l'espace urbain, ce mouvement accru des hommes et des marchandises induit par la gare, posaient bien sûr le problème des moyens de transport au sein même de la ville. Or, avant 1863, plusieurs tentatives pour organiser des transports collectifs de voyageurs et de leurs bagages s'étaient soldés par des échecs.

En 1838 les premières "voitures de place", ancêtres des taxis, "Toulousaines","Citadines","Sylphides"... offraient leurs services aux Toulousains. Mais les tarifs pratiqués, "à l'heure" ou "à la course" étaient sans doute trop élevés et les besoins trop limités pour assurer la survie des sept compagnies exploitantes, dont une seule subsistait encore en 1856 (**161.***ℓ*).

Le développement du trafic ferroviaire, dès l'ouverture complète de la ligne Bordeaux-Sète, créa des conditions entièrement nouvelles: un trafic appréciable sur un itinéraire fixe entre la gare et le centre de la ville rendait moins aléatoire la création d'un véritable service de transports en commun. Le premier essai date de 1857 avec la mise en service des "omnibus du chemin de fer" dont les itinéraires et les horaires étaient fixés dans l'étroite dépendance du mouvement des trains. Carence de l'organisation? Tentative prématurée alors que débutait à peine l'exploitation de la ligne Bordeaux-Sète? L'affaire périclita et disparut à son tour au bout de quelques mois (**161.***ℓ*).

Ces échecs successifs ne décourageaient pourtant pas les initiatives en ce domaine et, en 1863, s'esquissa enfin à Toulouse le premier réseau urbain cohérent d'omnibus à chevaux. Son créateur, Eugène Pons, était sans doute bien loin de penser que la société qu'il créait pour en assurer l'exploitation assurerait pendant cent dix ans le transport des Toulousains.

En France, au milieu du XIX° siècle, une telle entreprise n'avait rien d'original. On peut bien sûr rappeler les célèbres "carrosses à cinq sols" qui avaient circulé à Paris dès le XVII° siècle et dont l'idée revenait, semble-t-il, à Blaise Pascal. Par lettres patentes de 1662, le duc de Roannez et les marquis de Sourches et de Crénan avaient été autorisés à *"faire un établissement de carrosses qui feraient toujours les mêmes trajets dans Paris, d'un quartier à l'autre, et partiraient toujours à heures réglées quelque petit nombre de personnes qui s'y trouvassent aux dites heures et même à vide."* Voilà assurément la première définition d'un service public de transports en commun urbains. Mais l'expérience parisienne fut de courte durée. D'autres tentatives eurent lieu plus tard, à Londre en 1820, à Nantes en 1827, puis à nouveau dans la capitale en 1828. Le succès fut cette fois immédiat et la Compagnie Générale des Omnibus de Paris était déjà prospère quand débuta l'exploitation toulousaine: dès 1855 elle avait obtenu un véritable monopole de l'exploitation des transports en commun et, en 1860, 74 millions de voyageurs avaient utilisé les services qu'elle offrait sur ses vingt-cinq lignes urbaines (**64**).

C'est par lettre du 5 novembre 1862 que M.Eugène Pons, meunier à Auterive, demanda au maire de Toulouse l'autorisation de créer une entreprise générale d'omnibus. Instruit par l'échec des "Omnibus du Chemin de fer", *"entreprise qui a déjà chuté"*, il n'en évoquait pas moins *"les quinze mille étrangers"* qui, chaque jour, faisaient le va-et-vient entre la gare et la ville. L'entreprise envisagée semblait donc essentiellement justifiée par ce courant de trafic. Quant au public visé, "usagers captifs" dirait-on aujourd'hui, il s'agissait avant tout de *"la population commerçante et laborieuse"* que l'on comptait attirer par *"des prix très réduits"*. En contrepartie des services qu'il offrait, Eugène Pons sollicitait *"un privilège exclusif"*, c'est-à-dire un véritable monopole pour l'exploitation de ce qui n'allait pas tarder à se révéler comme un véritable service public.

L'affaire ne traîna pas. Une convention fut signée dès le 25 novembre 1862. Eugène Pons se voyait octroyer, pour douze années, *"le droit exclusif de faire circuler dans Toulouse des voitures destinées au transport des voyageurs...et de les faire stationner sur la voie publique"*.

Lettre de M.Eugène Pons, meunier à Auterive, adressée au Maire de Toulouse,J.Marie, Anne, Comte de Patras de Campaigno. (L'orthographe de la lettre manuscrite a été respectée)

Demande d'une entreprise générale d'omnibus

A Monsieur le Maire de la ville de Toulouse, Membre de la Légion d'Honneur.

Le zèle infatigable que vous consacrez aux embélissements de Toulouse contribu puissament a augmenter son mouvement journalier.

Quand les établissements publics et la...seront terminez, la ville que vous administrés deviendra le point central de tout le midi.

Déjà les tronçons de la voie ferrée qui aboutissent à la gare concernent tous les jours un très grand nombre de voyageurs; nombre qui grandira quand les autres petites lignes en voie de construction seront exploitées.

On peut sans exagération porter le chiffre des étrangers qui font le va et vient à plus de quinze mille par jour.

Quoique bien pénétré de l'importance que Toulouse doit acquérir, nous ne vous dissimulons pas la difficulté qu'il faudra vaincre pour faire réussir une entreprise qui a déjà chuté.

Néamoins

La Compagnie Générale des Omnibus vient de soumettre à votre approbation cette même entreprise qu'elle croit indispensable à Toulouse.

Elle vient vous demander l'autorisation d'établir par privilège exclusif pour (illisible) *années des omnibus pour parcourir à des prix très réduits les rues et les places les plus fréquentées de la ville.*

Cette entreprise que nous croyons utile au point de vue général et administratif ne peut en rien nuire aux intérêts des autres voitures (fiacres) puisque les omnibus sont généralement destinés à cette population commerçante et laborieuse qui veut utiliser son temps toujours précieux et bon marché.

Nous joignons à notre demande les tableaux indiquant les lignes à parcourir, les stations d'arrivée et départ, les tarifs des parcourts et demi parcourts sur la voierie.

Nous désirons, Monsieur le Maire, dans l'intérêt de vos administrés que vous trouviez convenable de nous concéder l'entreprise dont nous avons l'honneur de vous entretenir.

Veuillez agréer, Monsieur le Maire, lassurance de notre considération distinguée.

5 Novembre 1862

Eugène Pons.

Source.Archives municipales de Toulouse.

Dès le 12 avril 1863, les trois premières lignes d'omnibus étaient ouvertes au public.

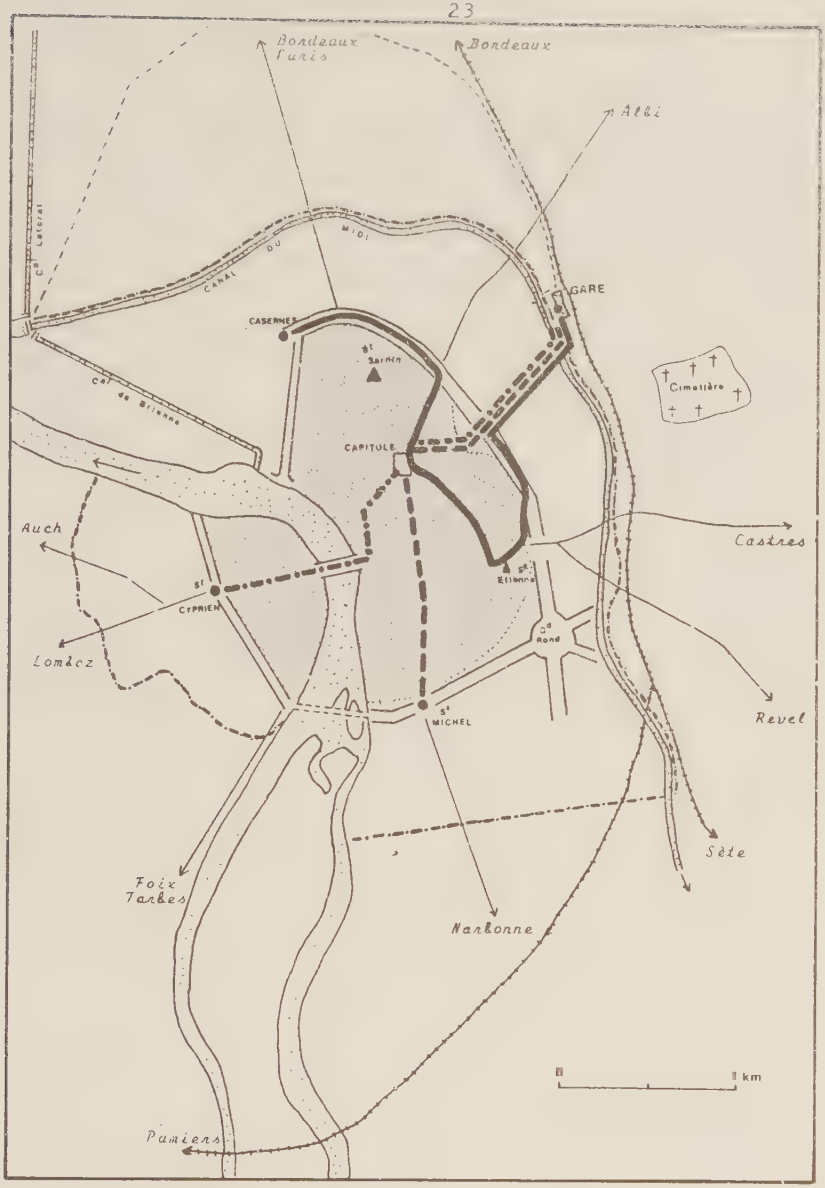
> *"Le service des Omnibus a été inauguré hier au milieu d'une foule immense.*
>
> *A midi et demie toutes les voitures sont venues se ranger sur la Place du Capitole.*
>
> *M.le Préfet et M.le Maire assisté de ses adjoints en ont passé l'inspection.*
>
> *Les résultats ont été des plus satisfaisants et chacun a pu admirer la beauté des attelages, l'excellente tenue des conducteurs et le confortable des voitures dont l'aménagement est aussi luxueux que sagement établi.*
>
> *A une heure le mouvement a commencé, et nous avons vu avec plaisir que notre population, par son empressement à s'installer dans les omnibus, sait apprécier comme ils le méritent tous les avantages de cette entreprise(...)*
>
> *L'affluence a été toute la journée si considérable que nous ne craignons pas d'être taxé d'exagération en portant à 15 000 le nombre de voyageurs.*
>
> *Nous ne pouvons que réitérer nos voeux pour la réussite d'une entreprise aussi utile et qui est appelée à rendre les plus grands services à toutes les classes de la population."*
>
> Article d'un journal de l'époque, cité par L.Tastevin, "Les noces d'or des tramways toulousains". La Dépêche.12 avril 1913.

15 000 voyageurs pour cette première journée...le nombre précisément qu'évoquait E.Pons dans sa demande de concession. L'enthousiasme des Toulousains un peu retombé, l'activité des omnibus se maintint à un niveau très satisfaisant les semaines suivantes.

Huit voitures, construites à Toulouse, assuraient le service partant tous les quarts d'heure de chaque terminus. Leur conception n'avait rien de très original; il s'agissait d'omnibus à impériale comme ceux qui circulaient à Paris entre Madeleine et Bastille, capables de transporter 22 voyageurs assis, 12 à l'intérieur et 10 sur l'impériale.

Les trois premières lignes formaient un réseau simple, conçu en fonction de la demande présumée induite par la gare du chemin de fer (fig.) :

1. Saint-Cyprien-Capitole-Gare.
2. Saint-Michel-Capitole-Gare.
3. Casernes-Capitole-Gare (par le quartier Saint-Etienne).



ANCIENNE ZONE INTRA-MUROS

LIMITE DE L'OCTROI (1826)

NOUVELLE LIMITE NORD (1856)

VOIES FERRÉES

GRANDES ROUTES

LES TROIS PREMIÈRES LIGNES D'OMNIBUS

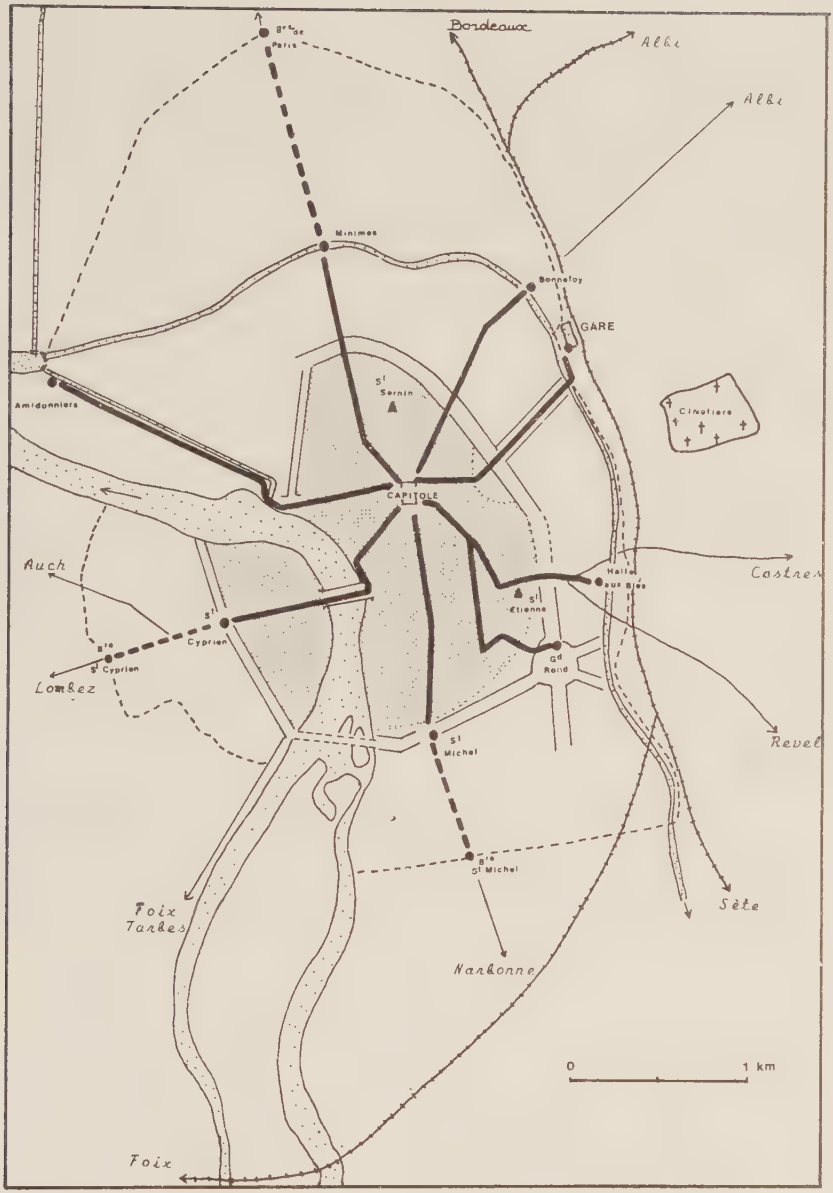
FIG. 4 . LE PREMIER RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN . (AVRIL 1863)

Chaque ligne comportait deux sections de part et d'autre de la place du Capitole; la première correspondait à la liaison entre la périphérie de la zone intra-muros et le centre de la ville (place du Capitole), ensuite les tracés se confondaient et la seconde section conduisait à la gare, quelle que soit la ligne, par les allées Jean Jaurès et la rive droite du canal. Seule la ligne n°3 faisait auparavant un long détour par le quartier Saint-Etienne.

Cette première ébauche du réseau, le sectionnement général au centre de la ville, le terminus commun à la gare, autant d'éléments qui traduisent bien les incertitudes qui pesèrent à l'origine sur le volume et la répartition des flux de trafic. En fait, on a l'impression d'une solution temporaire susceptible d'évoluer en fonction de la réponse du public. Les premières sections de chaque ligne aboutissant place du Capitole pouvaient préfigurer une organisation plus nettement conçue en fonction des déplacements intra-urbains indépendants du trafic ferroviaire. Au contraire, le renforcement des liaisons gare-centre ville traduisaient la volonté d'exploiter intensément le seul itinéraire sur lequel la rentabilité semblait la moins incertaine. Un engouement modeste pour ce nouveau mode de transport pouvait conduire à limiter l'exploitation à la relation gare-centre ville. Au contraire, l'utilisation accrue des omnibus pour des déplacements intra-urbains par les Toulousains ne pouvait que favoriser la création d'un véritable réseau en étoile autour de la place du Capitole, la liaison entre la gare et le centre-ville devenant peu à peu une simple branche de cette étoile.

Très vite la deuxième hypothèse l'emporta. Les Toulousains prirent l'habitude d'utiliser les transports en commun pour se déplacer d'un point à l'autre de la ville. Dès la fin de 1863, les omnibus d'E.Pons avaient déjà transporté 219 000 personnes, soit en moyenne, depuis leur mise en service, plus de 800 par jour. Peut-on pour autant parler de succès?

Compte tenu des moyens mis en oeuvre, ce trafic ne correspondait qu'à un taux de remplissage de l'ordre de 35% mais l'affluence à certaines heures semblait excéder les possibilités des services: certains usagers réclamaient même des numéros aux files d'attente *"pour éviter que les personnes qui attendent depuis longtemps soient supplantées par de nouveaux arrivants"* (161.c). Très vite il apparut d'ailleurs que le trafic ne pourrait que se développer, les liaisons entre les quartiers périphériques et le centre l'emportant largement sur les relations Capitole-Gare. En ce domaine, la lecture des pétitions qui affluaient à la mairie de Toulouse ne laisse aucun doute: de tous les quartiers que n'atteignaient pas les premiers omnibus des protestations s'élevaient et alimentaient un vigoureux débat public dont la presse se fit largement l'écho (161.c).



ANCIENNE ZONE INTRA-MUROS

VOIES FERRÉES

GRANDES ROUTES

LIGNE D'OCTROI

LIGNES URBAINES D'OMNIBUS À CHEVAUX

SERVICES DES BARRIÈRES

FIG. 5 . LE RÉSEAU DES TRANSPORTS EN COMMUN EN 1864.

Tous ces appels incitèrent le concessionnaire à modifier profondement la carte du réseau et la consistance des services. Le 28 janvier 1864 une convention entre la Ville de Toulouse et E.Pons entérina la nouvelle organisation des transports en commun, prorogeant de huit ans la concession antérieure dont le terme se trouva ainsi fixé à 1883 (**161.***c*).

Huit lignes fonctionnaient désormais; elles convergeaient toutes vers la place du Capitole et le sectionnement disparaissait. Deux d'entre elles étaient prolongées par des navettes entre les terminus et les barrières d'octroi situées au-delà (Saint-Cyprien et les Minimes). Un véritable réseau d'omnibus urbains était alors en place et la desserte de la gare qui avait permis sa création ne jouait plus qu'un rôle secondaire ne mobilisant qu'une seule ligne (fig. 5).

En 1865, les 25 omnibus en service transportèrent 1 220 000 voyageurs. Beaucoup plus que les besoins nouveaux créés par l'extension du périmètre bâti, les tarifs pratiqués étaient un des éléments déterminants du succès de l'entreprise toulousaine. Pour chaque trajet il en coûtait au voyageur 0,15 F. pour une place à l'intérieur et 0,10 F. s'il se contentait de l'impériale. Pour des services beaucoup mieux adaptés à la demande, on était très en deçà des prix pratiqués en 1857 dans les éphémères omnibus du chemin de fer toulousains: 0,25 F. par personne et 0,20 F. par colis. A la même époque, la Compagnie Générale des Omnibus parisiens demandait 0,30 F. à l'intérieur, avec possibilité de correspondance et 0,15 F. sur l'impériale, sans correspondance (**64**).

A l'origine d'un trafic important sur un itinéraire fixe, vers le centre de la ville, la gare du chemin de fer avait offert au concessionnaire des omnibus des recettes suffisantes pour assurer l'équilibre financier de l'exploitation tout en lui permettant d'adapter progressivement l'offre à la demande sans courir le risque d'un échec comme ses prédecesseurs. L'organisation d'un véritable réseau de transports en commun, ouvert à toutes les catégories sociales, marquait une étape essentielle dans le développement de la ville. Rien, désormais, ne s'opposait plus à un réaménagement complet de l'espace urbain dont le centre, facilement accessible, devenait un lieu privilégié pour l'implantation et le développement de nouveaux commerces et de services rares, témoins de la pénétration du capitalisme moderne dans l'économie locale. Des commerces et des services dont la prospérité paraissait assurée grâce au vaste marché que représentait non seulement la nombreuse population urbaine mais surtout une clientèle beaucoup plus abondante encore qui n'hésitait plus à fréquenter la grande ville au fur et à mesure que de nouvelles lignes de chemins de fer lui en donnaient la possibilité.

Le chemin de fer était l'instrument privilégié de la pénétration du capitalisme dans les pays toulousains qui, en l'espace d'une décennie, se trouvèrent intégrés dans un marché national en cours d'unification. Il devint alors indispensable d'adapter aux besoins du mode de production conquérant, la seule ville qui, par sa taille,s'imposait comme métropole régionale.Cela impliquait une redistribution des hommes et des activités dans l'espace urbain alors que, dans le même temps, on devait faire face à l'afflux vers la ville d'une main d'oeuvre plus nombreuse. En un mot, il fallait repenser presque entièrement l'organisation spatiale de la cité tout en assurant sa croissance.

Quelques décennies plus tôt, la démolition du rempart médiéval avait supprimé l'obstacle matériel à ce développement;à partir des années 1863-1865, les transports en commun commodes et bon marché rendaient effectivement possible la vie d'une agglomération plus étendue dont les différents quartiers pouvaient désormais recevoir des fonctions spécifiques, beaucoup mieux adaptées à la division du travail et à la concentration des activités de production qu'impliquait l'économie nouvelle. Le centre, en particulier, où convergeaient les lignes d'omnibus à chevaux, bien relié à la gare dont le rôle régional s'affirmait d'année en année, devenait un enjeu considérable. A la fin du Second Empire il fut de ce fait le théâtre d'opérations immobilières où s'affrontèrent de façon confuse les représentants du capitalisme triomphant et des bourgeoisies locales sur la défensive. Mais la réalisation des percées "haussmaniennes" — rues d'Alasce-Lorraine et de Metz — ne furent que la manifestation la plus spectaculaire des bouleversements qui affectaient alors la société et la géographie de la ville. A partir de ce moment-là, et pendant près d'un siècle, les transports en commun qui avaient rendu possibles ces mutations ont joué un rôle essentiel dans la réorganisation et la croissance de l'espace toulousain.

2. L'essor des transports en commun.

A partir de 1865 le succès des omnibus hippomobiles toulousains ne cessa de s'affirmer auprès du public. En 1887,près de 9 millions de voyageurs eurent recours à ce moyen de transport. Seules les classes aisées de la population pouvaient se passer de ses services en utilisant pour les déplacements à l'intérieur de la ville leurs véhicules particuliers ou des voitures de louage. A Toulouse, la bicyclette ne commencera vraiment à concurrencer les transports en commun auprès des classes laborieuses qu'au début du XX° siècle et, surtout, après la première guerre. Pendant plus de cinquante ans donc, la quasi totalité des pesonnes qui effectuaient

un trajet un peu long dans la ville étaient tributaires des services de la Compagnie Pons. C'était l'époque faste d'une affaire locale dont le caractère familial ne fut guère altéré par la transformation en société anonyme en 1907 et l'adoption d'une nouvelle raison sociale: Société des Tramways et Omnibus F.Pons.

Bénéficiant de l'expérience paternelle, Firmin Pons, ingénieur de l'Ecole Centrale avait succédé à son père en 1871. Il présida aux destinées de l'entreprise jusqu'à sa mort,en 1921. Celui que les vieux Toulousains appellent encore familièrement le "Père Pons" bâtit alors un véritable empire, d'autant plus remarquable que la bourgeoisie locale n'affichait guère, en d'autres domaines, un dynamisme particulier. L'Empire Pons se heurta d'ailleurs de plus en plus fréquemment au pouvoir municipal au fur et à mesure que sa puissance devint plus assurée. *"Révolution dans un Empire"* titrera le journal satirique "Le Cri de Toulouse" lorsque le personnel tentera de créer un syndicat. Et la même feuille reviendra à la charge en novembre 1917 en présentant sur toute sa première page une caricature de F.Pons montrant le patron des omnibus coiffé du chapeau bourgeois et d'une couronne impériale, l'ensemble étant relié à une ligne électrique par...une flèche de tramway.

Les documents concernant la période 1865-1902, et même au-delà jusqu'à la mort de F.Pons, ne permettent pas une étude exhaustive. Des comptes financiers de la Société, du trafic, on sait relativement peu de choses sinon celles qui transparaissent au hasard d'un dossier de contentieux ou, de façon bien sommaire, dans la Statistique des chemins de fer que le Ministère des travaux publics établissait chaque année avant la guerre de 1914. L'accès des archives privées fera peut-être un jour le bonheur d'un historien mais, quoi qu'il en soit,le géographe surtout soucieux de comprendre le présent est au fond moins défavorisé. Textes des conventions passées avec la Ville ou le Département, données précises concernant la configuration du réseau,son évolution et les conditions techniques de son exploitation sont assez faciles à rassembler ou à reconstituer. Cela s'avère d'autant plus intéressant que le réseau actuel est directement issu des expériences tentées à la fin du XIX° siècle et pendant les années qui ont précédé la première guerre mondiale.

Jusqu'en 1906, c'est l'époque des tâtonnements: des lignes sont ouvertes ou prolongées, d'autres n'ont qu'une existence éphémère, certains itinéraires sont périodiquement révisés...Il est vrai que toutes ces modifications ne posaient guère de problèmes, les omnibus hippomobiles (ou les tramways Ripert) circulant sur la voie publique sans infrastructure spécifique. Tout changea progressivement à partir de 1887 avec la création des premières lignes exploitées par des omnibus hippomobiles circulant

sur rails, et surtout après 1906 quand les premiers tramways électriques firent leur apparition, supplantant en moins d'une décennie tous les véhicules utilisés auparavant. Voies ferrées et lignes électriques — feeders électriques comme on disait à l'époque — nécessitaient de lourds investissements, durablement inscrits dans l'espace. Le temps n'était plus aux expériences et le réseau se figea.

Un demi-siècle plus tard, la substitution des autobus aux tramways, dans un environnement économique moins favorable aux transports en commun, n'entraînera que des modifications de détail. Tel qu'il existait encore au début des années 1970, le réseau était pour l'essentiel un héritage de la belle époque des tramways électriques dont la première guerre mondiale sonna le glas

L'étude de la période 1865-1906 présente ainsi un intérêt tout particulier. C'est à ce moment-là qu'ont été faits des choix fondamentaux qui engageaient pour plusieurs décennies l'organisation de l'espace toulousain. Ils ont laissé de profondes traces dans la vie actuelle de l'agglomération.

a)le cadre juridique: les conventions.

1862,1864,1865,1868,1882,1887, on ne compte pas moins de six conventions entre la Ville de Toulouse et la Société Pons avant que le "Traité de 1902" ne fixe pour cinquante ans — en fait pour 65 ans — les rapports entre l'autorité concédante et le concessionnaire de droit privé. Des conventions établies sur un modèle proposé par le pouvoir central, assorties des décrets préfectoraux ou ministériels d'homologation, d'arrêtés divers et de nombreux avenants. Sans entrer dans le détail de ces textes, on peut tenter d'en dégager les caractères essentiels, ceux qui servirent de base aux négociations de 1902.

Chaque convention renforça incontestablement la puissance de la société concessionnaire et affermit son monopole. Cela semble traduire l'absence de concurrence beaucoup plus qu'une volonté délibérée des municipalités successives de se lier à une seule entreprise de transports urbains. Au fur et à mesure qu'augmentaient les moyens mis en oeuvre pour assurer le service, c'est-à-dire les investissements consentis par le concessionnaire, la durée du contrat était prolongée; elle passa de 12 ans à l'origine, à 20 ans en 1864 et atteignait déjà 35 ans en 1882. Parallèlement, le monopole était renforcé . En 1863, le droit exclusif de faire circuler et stationner sur la voie publique des omnibus pour le transport des voyageurs avait été limité à des itinéraires bien précis fixés contractuellement. Un pas décisif fut franchi dès 1865 lorsque la municipalité accepta de l'étendre à l'ensemble du territoire communal

de Toulouse et, presque au même moment, à quelques liaisons avec des communes périphériques comme Blagnac.

Le cadre juridique se compliqua sensiblement lorsque F.Pons proposa de remplacer, sur certains itinéraires, les omnibus à chevaux par des tramways hippomobiles sur rails. C'est la loi de 1880 sur les voies ferrées d'intérêt local et les tramways qui fixa alors la procédure à suivre. A la différence des concessions antérieures c'est l'Etat qui devenait la puissance concédante au profit des collectivités locales, ces dernières, communes ou départements, pouvant rétrocéder leurs droits à des sociétés privées tant pour la construction des lignes que pour leur exploitation. La rétrocession impliquait le respect d'un cahier de charges type, annexé à la loi, et le contrôle de l'exploitation par les autorités de tutelle (préfets et ministères).

A Toulouse le problème se posa pour la première fois en 1887. La Société Pons obtint sans difficulté la rétrocession des droits de la Ville (décret déclaratif d'utilité publique du 18 février 1887) et conserva donc son monopole pour les transports en commun dans la commune de Toulouse. Sa puissance renforcée, elle n'eut aucun mal à étendre ses activités à une zone plus vaste en rachetant ou en reprenant à son compte un certain nombre de lignes entre Toulouse et les communes alentour qu'exploitaient précédemment de petits entrepreneurs (Azéma, Lahille, Mombrun...). Jusqu'à la première guerre mondiale, l'utilisation des omnibus à chevaux sur ces liaisons la mettait à l'abri d'une règlementation aussi contraignante que celle qui découlait de l'application de la loi de 1881.

Dans chaque nouvelle convention signée avec la Ville de Toulouse, les obligations du concessionnaire — ou du rétrocessionnaire— se firent plus précises: horaires, fréquences, tarifs, conditions de transport... Avant même que la loi ne l'imposât, on en était arrivé à établir un véritable cahier de charges. S'était ainsi précisée peu à peu la notion de service public qui, à cette époque, demeurait toutefois subordonnée à celle de rentabilité de l'exploitation. En 1865, il fut d'ailleurs précisé que certaines lignes prévues par la convention ne seraient maintenues que si elles produisaient des recettes suffisamment rémunératrices (157). Cette clause mérite d'être soulignée car, pendant l'entre-deux-guerres, elle sera sans cesse invoquée pour limiter la desserte de certains quartiers. Pour décider de l'ouverture ou du maintien d'une ligne on admettait ainsi comme seul critère celui de sa rentabilité et l'on n'envisageait même pas la possibilité d'une péréquation au niveau de l'ensemble du réseau entre lignes bénéficiaires et lignes déficitaires. Cela souligne bien les limites assignées à la notion de service public. Les conséquences géographiques en sont

évidentes; ainsi conçus, les transports en commun ne pouvaient que renforcer les tendances antérieures de l'urbanisation tant qu'ils jouiraient d'un monopole de fait pour les déplacements un peu longs à l'intérieur de l'espace urbain, c'est-à-dire jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

b) L'évolution du réseau.

Dès 1864, on l'a vu, le réseau d'omnibus prit la forme d'une étoile dont le centre était la place du Capitole et les branches toutes les rues qui y conduisaient(Fig.6). Huit lignes assuraient alors la desserte des quartiers inclus dans l'ancienne zone intra-muros, et, au nord et à l'est, atteignaient les quartiers nouveaux entre Boulevards et canal.

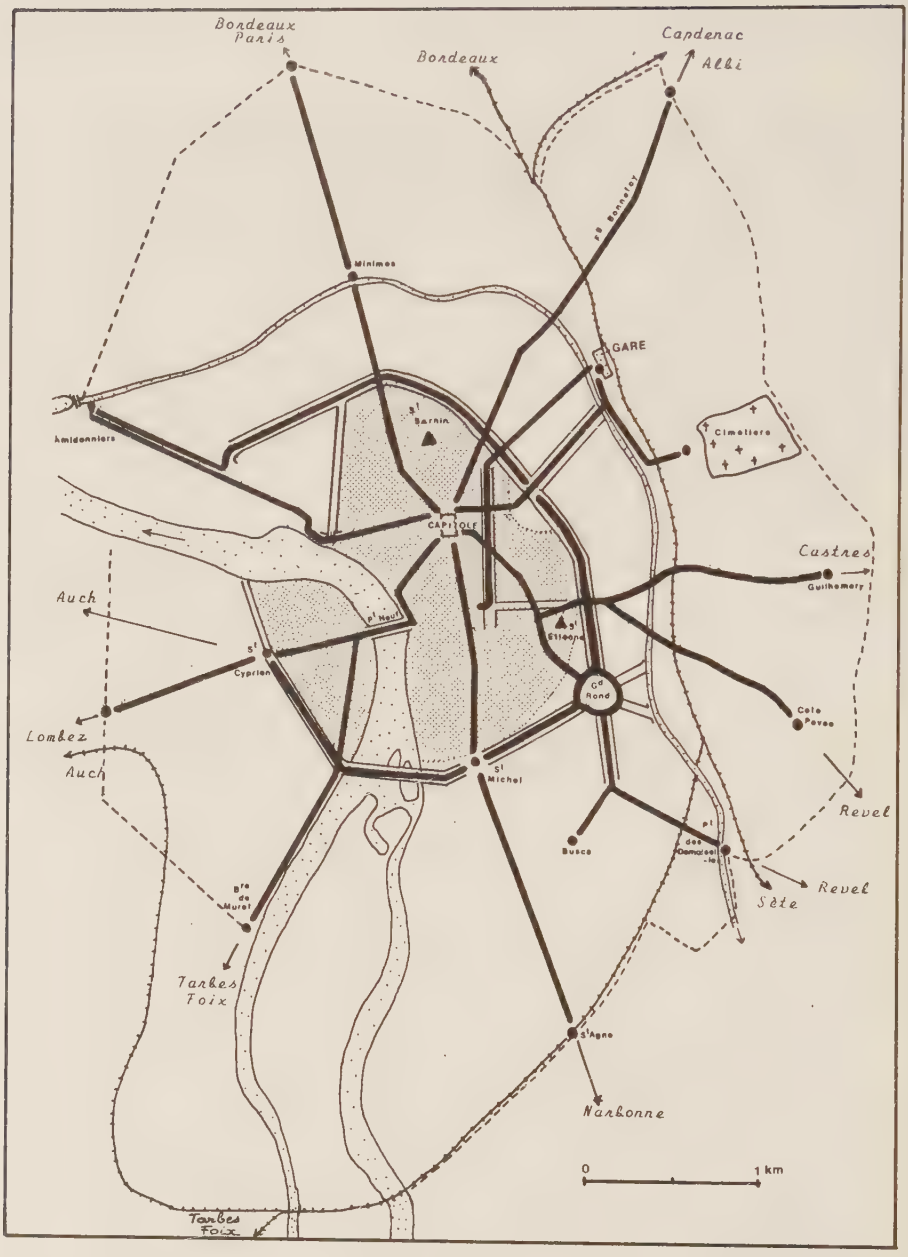
-Capitole-Gare par les allées J.Jaurès.
-Capitole-St Michel par la rue Saint-Rome.
-Capitole-St Cyprien par la rue Gambetta et les quais de la Garonne.
-Capitole-Amidonniers par la rue Pargaminières.
-Capitole-Minimes par la rue des Lois.
-Capitole-Grand Rond par le rue de la Pomme.
-Capitole-Bonnefoy par la rue de Rémusat.
-Capitole-Halle aux Blés (place Dupuy) par la rue de la Pomme.

Trois lignes, en fait des navettes entre certains terminus et les barrières d'octroi, complétaient ces grandes radiales:

-Minimes-Barrière de Paris.
-Saint-Cyprien-Barrière de Lardenne.
-Saint-Michel-Barrière St Michel.

Au total, un réseau cohérent et complet pour une desserte correcte du périmètre urbanisé de l'époque.

Mais le succès des transports en commun dans la ville incita la société Pons à créer des services vers la zone périurbaine. Dès 1865 s'esquissa ainsi un réseau de banlieue où l'on prit l'habitude de distinguer des lignes de banlieue urbaine et des lignes de banlieue suburbaine. Cette distinction fut ensuite institutionnalisée pour des raisons juridiques quand les tramways remplacèrent les omnibus à chevaux. Conformément à la loi de 1880, le réseau de banlieue urbaine était rétrocédé à la société Pons par la Ville de Toulouse; il assurait la desserte du gardiage, c'est-à-dire le territoire rural compris entre les limites de l'octroi et celles de la commune. Au contraire, le réseau de banlieue suburbaine devait faire l'objet d'une rétrocession du Département dans la mesure où il regroupait



ANCIENNE ZONE INTRA-MUROS

NOUVELLE LIMITE DE L'OCTROI

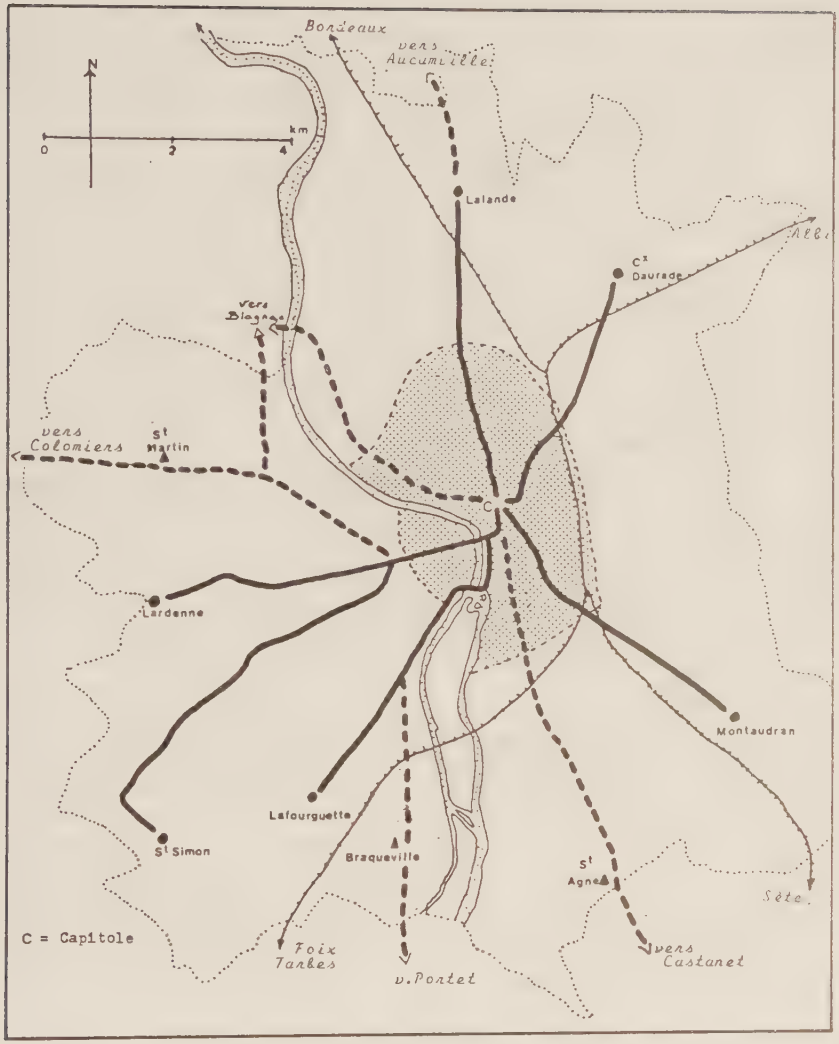
VOIES FERRÉES

GRANDES ROUTES

LIGNES D'OMNIBUS DU RÉSEAU "VILLE"

TERMINUS

FIG. 6 . LE RÉSEAU "VILLE" DES TRANSPORTS EN COMMUN TOULOUSAINS EN 1898 .



ZONE D'OCTROI

▲ NOYAUX VILLAGEOIS

..... LIMITES DE LA COMMUNE DE TOULOUSE

VOIES FERRÉES

LIGNES DE BANLIEUE URBAINE

LIGNES DE BANLIEUE SUBURBAINE DESSERVANT ACCESSOIREMENT LA BANLIEUE URBAINE.

● TERMINUS

FIG. 7 . LA DESSERTE DE LA BANLIEUE URBAINE PAR LES OMNIBUS À CHEVAUX (1868 - 1900).

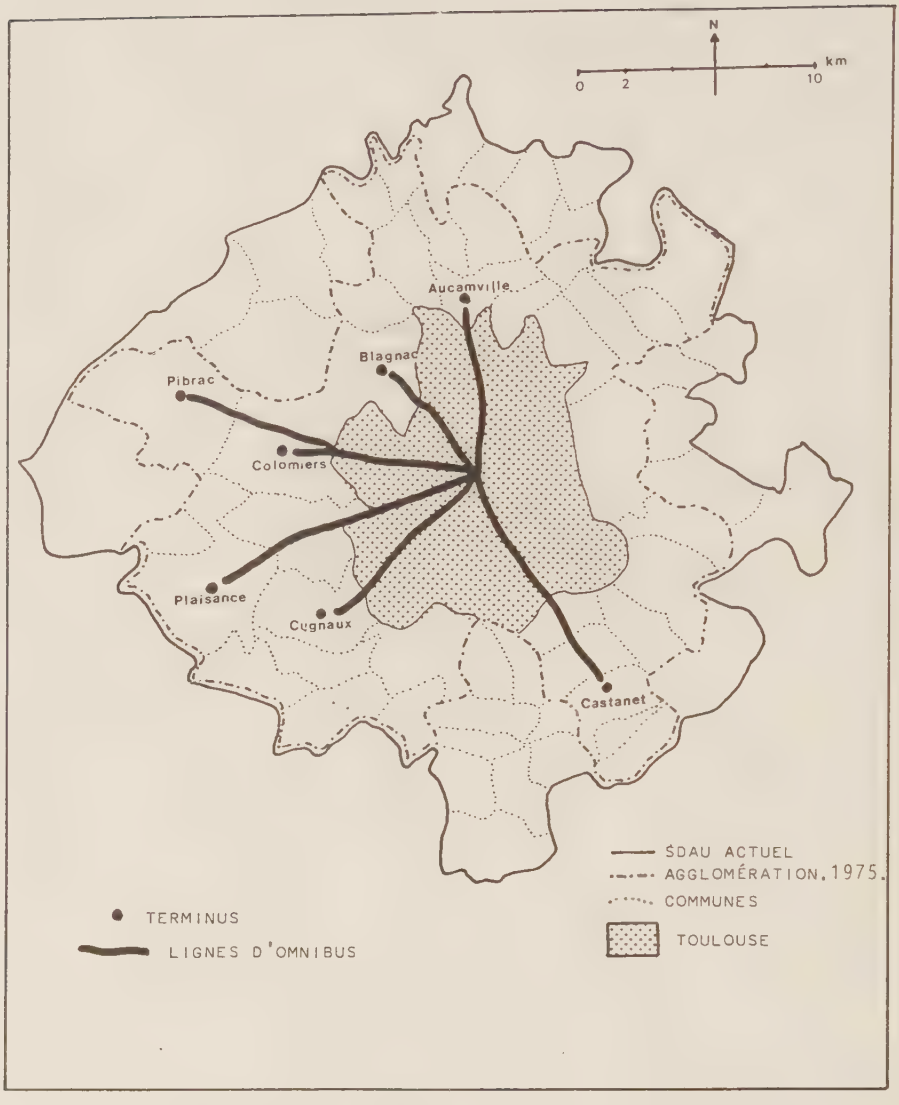


FIG. 8 . LE RÉSEAU D'OMNIBUS EN BANLIEUE SUBURBAINE .
(1868-1900)

toutes les lignes qui sortaient de la commune de Toulouse pour assurer les liaisons avec des communes de la périphérie.

Les quatre lignes de banlieue créées en 1865 n'apportèrent pas des résultats très encourageants. *"Il y a là une raison facile à comprendre: depuis longtemps déjà ces "banlieues" étaient desservies par des voitures publiques effectuant le service des diverses routes s'éloignant de Toulouse. L'usager avait ses habitudes avec tel ou tel entrepreneur et ne songeait nullement à abandonner le service dont il était satisfait".* (C.Lacombe. 161e) Il faudra quelques années pour vaincre ces réticences et les hésitations de la société Pons à se lancer dans une véritable desserte de la zone d'influence immédiate de Toulouse. Dès 1873 cependant, 14 lignes de banlieue fonctionnaient régulièrement, 6 pour la banlieue urbaine, 8 pour la banlieue suburbaine *, sur lesquelles étaient assurés, chaque jour, de deux à cinq aller-retour. Les horaires des différents services donnent une idée du rôle joué par ce réseau de banlieue; ils étaient établis de façon à permettre aux habitants des communes périphériques d'effectuer leurs achats ou de fréquenter les services rares dans le centre de Toulouse. En aucun cas ils ne pouvaient répondre aux besoins d'éventuelles migrations de travail.

Entre 1851 et 1906, la population de Toulouse augmenta de 50%. Cette croissance s'accompagna d'une extension très importante du périmètre bâti qui n'occupait, malgré cela, qu'une faible partie du territoire communal. A plusieurs reprises toutefois, il fallut repousser vers la périphérie les limites de l'octroi fixées en 1821 pour englober les nouveaux quartiers et les faubourgs qui se densifiaient. Rétablie en 1808, cette douane municipale a subsisté jusqu'à la dernière guerre; elle a joué un rôle non négligeable dans la croissance spatiale des faubourgs et, très souvent, elle contribua à déterminer l'emplacement des terminus des lignes de tramways.

A la fin du XIX° siècle, autour du noyau ancien (ancienne zone intra-muros) le paysage urbain révélait deux types d'extension de la ville: à l'est, entre Boulevards et canal une extension en tache d'huile; partout ailleurs, des extensions linéaires sous la forme de faubourgs le long des principaux axes routiers qui assuraient les relations entre la ville et la région.

---

* Banlieue urbaine: vers Saint-Simon, Lafourguette, Croix-Daurade, Lalande, Lardenne, Montaudran.
Banlieue suburbaine: vers Blagnac, Cugnaux, Castanet, Colomiers, Pinsaguel, Pibrac, Plaisance, N.D.d'Alet.

Le réseau de transports en commun s'était progressivement adapté à la croissance spatiale de la ville. Toutefois, par rapport à ce qu'il était en 1864 sa conception d'ensemble n'avait pas été remise en cause. La prépondérance des lignes radiales avait été renforcée par la création de services nouveaux ou le prolongement de certains itinéraires vers la périphérie. En 1898, pratiquement toutes les artères qui prolongeaient dans la ville les grandes routes étaient parcourues par des omnibus ou des tramways hippomobiles. Pour suivre l'extension linéaire des faubourgs, on avait déplacé des terminus ou établi des navettes qui permettaient d'atteindre les nouvelles barrières de l'octroi. Dans d'autres cas, l'augmentation du trafic avait justifié le dédoublement de certaines radiales; ainsi de la ligne primitive Capitole-Halle aux Blés, qui avait donné deux liaisons distinctes, Capitole-Guilheméry et Capitole-Côte Pavée, ou de l'ancienne Capitole-Grand Rond d'où avaient été issues une Capitole-Busca et une Capitole-Pont des Demoiselles. Une seule véritable création était intervenue dans la zone urbaine depuis 1864, la ligne Capitole-Barrière de Muret par le pont Saint-Michel. On peut aussi noter l'esquisse d'une desserte circulaire par les Boulevards qui ceinturaient la vieille ville, mais il fallait emprunter les services de trois lignes successives pour parcourir la totalité de cet itinéraire (Amidonniers-Lafayette, Lafayette-Saint-Michel, Saint-Michel-Saint-Cyprien). Jusqu'en 1913 une ligne continue était d'ailleurs irréalisable, aucun pont ne permettant de franchir la Garonne en aval de la ville . La mise en service du pont des Catalans ne modifia d'ailleurs pas la situation. Au prix de maintes difficultés, d'une rentabilité incertaine qui compromit à plusieurs reprises sa survie, l'actuelle ligne circulaire n°1 mit près d'un siècle pour s'imposer. Le plan radio-concentrique du réseau de transports en commun tel qu'il apparaît sur la carte à la fin du XIX° siècle ne doit donc pas faire illusion: les lignes radiales en constituaient plus que jamais les pièces maîtresses.

Dans quelle mesure ce réseau a-t-il guidé l'urbanisation? La réponse à cette question mérite d'être très nuancée. On peut certes constater la coïncidence presque parfaite, au-delà des Boulevards, entre les lignes d'omnibus ou de tramways et la configuration linéaire des faubourgs. De même, près des terminus, au-delà des barrières, se sont constitués de petits noyaux de peuplement que l'on a coutume d'appeler "faubourgs d'octroi". Peut-on conclure pour autant que l'existence d'une ligne de transports en commun conditionnait ou tout au moins guidait l'expansion spatiale de la ville? J. Coppolani l'affirma sans ambage.

" Jusqu'en 1914 l'expansion en ligne eut pour axes directeurs les lignes de tramways. Sur la rive gauche, la ligne 6 peuple la route de Bayonne, les lignes 4 et 14 l'avenue Etienne Billières et la route de Lombez, la ligne 12 l'avenue de Muret... Au sud c'est la ligne 2 qui, après avoir peuplé le faubourg Saint-Agne...provoque la naissance d'un quartier au-delà de la voie ferrée sur la route de Narbonne et le chemin Saint Roch, tandis que le 24 entraîne la naissance du quartier Sauzelong..."
J.Coppolani. (**95**) p.317.

Ne peut-on objecter que ces faubourgs linéaires ont commencé à se développer bien avant que ne soient organisés les premiers services de transports en commun? De tout temps, et très nettement dans la première moitié du XIX° siècle, ce sont les grandes routes qui constituaient leur épine dorsale. Phénomène bien compréhensible, ces axes routiers drainant vers Toulouse les produits régionaux, leurs abords, aux portes de la ville, faisaient figure de lieux privilégiés pour l'implantation d'entrepôts ou d'établissements industriels. Attirée par les possibilités d'emploi et pour limiter le plus possible ses déplacements quotidiens, la main d'oeuvre s'installait souvent à proximité. Quant aux faubourgs d'octroi, petits noyaux de peuplement au-delà des barrières — donc, très fréquemment aux abords immédiats des terminus d'omnibus ou de tramways — ne peut-on attribuer leur développement à des raisons fiscales? Ils existaient avant la création des premières lignes d'omnibus et, dans l'espace bâti actuel, on en retrouve encore la trace à proximité des barrières qui ont marqué les limites successives de l'octroi. Pour la première moitié du XIX° siècle, J.Coppolani en explique d'ailleurs ainsi le développement.

" Une partie de la population ouvrière ne se logea pas sur les lieux de son travail: elle alla plus loin dans les campagnes, le long des grandes routes, former des agglomérations isolées qui semblent à première vue inexplicables. La naissance de ces agglomérations est due à une raison fiscale, l'établissement des taxes d'octroi décidée en 1808. Portant sur des produits alimentaires, ces taxes provoquaient un surcroît de dépenses pour qui habitait à l'intérieur de la zone de perception. Or, les usines nouvelles se trouvaient en général à l'intérieur de cette zone, mais près de ses limites; il n'y avait donc pour les ouvriers qu'un assez faible inconvénient à habiter hors de l'octroi, inconvénient largement compensé par les économies

toujours substantielles sur les dépenses d'alimentation, surtout avec les bas salaires de cette époque."
J.Coppolani.(**95**) pp.139-140.

On ne saurait donc affirmer sans beaucoup de nuances que l'organisation du réseau de transports collectifs dominé par les lignes radiales fut à l'origine du développement tentaculaire de la zone périurbaine. La création ou le maintien d'une ligne d'omnibus ou de tramways dépendaient en premier lieu, on l'a vu, de sa rentabilité. Jamais la compagnie Pons n'a maintenu au-delà de quelques semaines les services sur une liaison qui ne procurait pas des recettes suffisantes. C'est donc en fonction de la densité du peuplement sur l'itinéraire à desservir qu'était prise la décision d'organiser un service d'omnibus. Les nombreuses pétitions conservées dans les dossiers d'archives municipales apportent d'ailleurs une confirmation à cette thèse: elles émanent de quartiers ou de faubourgs mal desservis et s'efforcent toujours de démontrer que la création d'une ligne de transports en commun serait une opération financièrement rentable. Dans l'espace au moins, l'offre n'a jamais anticipé sur la demande.

Faut-il pour autant nier toute influence des transports en commun sur la croissance spatiale de Toulouse avant la guerre de 1914? Certainement pas. Si le réseau des omnibus, puis celui des premiers tramways, ne paraissent pas avoir induit de nouveaux axes d'urbanisation, ils ont largement contribué à densifier ceux qui se dessinaient déjà depuis des décennies, renforçant ainsi les disparités au sein de l'espace périurbain. Pour la population laborieuse des faubourgs, omnibus puis tramways ont été pendant longtemps le seul moyen de transport. Toute implantation en dehors de la ville ancienne impliquait donc la recherche d'un site proche des grandes voies de circulation que desservaient déjà les services de transports en commun. On imagine facilement un processus cumulatif: les faubourgs linéaires les plus peuplés bénéficiant des premières dessertes par les omnibus assurés d'y trouver une clientèle suffisante, la ligne une fois créée attirant les constructions nouvelles et l'augmentation de la demande qui en résultait justifiant à son tour une amélioration des services de transports collectifs. Et cela d'autant plus rapidement que Toulouse connaissait alors une croissance démographique soutenue. Au fur et à mesure que les limites de la douane municipale étaient repoussées vers la périphérie, les faubourgs d'octroi se trouvaient inclus dans le tissu urbain. Par contre, à la veille de la première guerre, entre les extensions tentaculaires de la ville, subsistaient d'importantes surfaces agricoles, souvent moins éloignées du centre ville, à vol d'oiseau, que bien des faubourgs nouveaux.

La diffusion de la bicyclette dans les classes populaires, puis le développement de la circulation automobile y permettront ultérieurement la création de lotissements ou l'implantation d'entrepôts et d'établissements industriels demendant de vastes terrains. Mais leur intégration dans le périmètre urbain demandera plus d'un demi-siècle et ces zones souffriront longtemps — et souffrent encore — d'une organisation très défectueuse des transports collectifs, qui n'a pas accompagné l'urbanisation comme dans les faubourgs, mais s'est mise en place après coup, de façon très empirique, pour tenter de répondre à une demande beaucoup plus diffuse.

Si le réseau "ville" de transports en commun s'est enrichi et perfectionné constamment entre 1865 et 1906, s'adaptant à la nouvelle morphologie de l'espace périurbain des faubourgs, les réseaux de banlieue semblent par contre bien figés pendant cette période.

Pour les liaisons entre Toulouse et les communes voisines, une seule ligne a été prolongée afin d'atteindre Castelginest et la desserte de Blagnac, la plus peuplée de ces communes avec 1 800 habitants,a été renforcée par l'exploitation de deux itinéraires distincts. Mais, dans le même temps, la société Pons abandonna les services qu'elle assurait vers Pibrac et n'apporta que fort peu d'améliorations aux autres lignes de la banlieue suburbaine sur lesquelles les omnibus n'effectuaient que de deux à cinq aller-retour quotidiens.

Cet immobilisme,qui contraste avec la croissance rapide du trafic sur le réseau urbain, s'explique facilement. Comme toutes les communes rurales de la Haute-Garonne, les communes proches de Toulouse ont atteint un maximum démographique vers le milieu du XIX° siècle et, à de rares exceptions près, leur population s'est ensuite stabilisée,quand elle n'a pas décliné.

Communes desservies par les omnibus	Population		Evolution
	1876	1906	1876-1906
Aucamville	632	736	+ 16,4%
Auzeville	321	401	+ 24,9%
Blagnac	1831	1756	- 4,1%
Castelginest	471	413	- 12,3%
Colomiers	1712	1732	+ 1,2%
Castanet	915	766	- 16,3%
Cugnaux	982	1021	+ 4,0%
Pinsaguel	401	404	+ 0,7%
Plaisance	1166	1149	- 1,5%
Portet	1042	874	- 16,1%
Ramonville	469	475	+ 1,3%
Tournefeuille	799	824	+ 3,1%
Ensemble	10741	10551	- 1,8%
TOULOUSE	131 642	149 438	+ 13,5%

Tableau n° 1 .Evolution de la population dans les communes de banlieue desservies par les omnibus. (1876-1906).

Source.Recensements.

En banlieu urbaine — entre les barrières d'octroi et les limites de la commune — la stagnation démographique semble avoir été moins prononcée. Les estimations s'avèrent toutefois fort délicates car les statistiques communales ne permettent pas toujours d'isoler cette zone de population éparse et de petits noyaux villageaois. En se référant aux estimations de J.Coppolani (**95**), la population vivant au-delà des limites de l'octroi serait passée de 14 000 à 25 000 environ entre 1851 et 1896, sa part ne variant pratiquement pas par rapport à la population totale de l'ensemble de la commune (15 à 16%). Très inégalement répartie dans l'espace, cette croissance semble avoir suffi à maintenir un trafic suffisant sur les lignes de transports en commun déjà en service mais elle fut vraisemblablement trop modeste pour inciter la compagnie Pons à créer de nouveaux services que les conventions ne lui imposaient d'ailleurs pas.

c) *L'exploitation*.

La conception des premiers omnibus ressemblait fort à celle des diligences et l'impériale n'était qu'une façon astucieuse d'accroître la capacité des véhicules. L'échelle qui permettait d'y accéder réclamait une certaine agilité des voyageurs; elle fut très vite remplacée par un escalier tournant plus commode (**161**).

Il fallut attendre 1882 pour voir apparaître à Toulouse les tramways Ripert véritablement conçus pour les transports collectifs en zone urbaine et déjà en service à Marseille. Il s'agissait encore de voitures tirées par des chevaux et circulant sur la voie publique mais leur forme annonçait les futures remorques des tramways électriques avec deux plateformes aux extrémités, à l'avant pour le cocher et à l'arrière pour l'accès des voyageurs, et deux banquettes longitudinales dans la partie centrale. Avec 22 places, 12 assises et 10 debout, leur capacité n'était guère supérieure à celle des premiers omnibus mais le mouvement des voyageurs étant beaucoup plus facile, on réalisait d'appréciable gains de temps lors des arrêts.

Dès 1889, tous les services des lignes de ville étaient assurés par des tramways Ripert dont le parc s'élevait alors à 22. Par contre, le réseau de banlieue continuait d'être exploité avec 13 omnibus à impériale, la rotation rapide du matériel n'y présentant pas les mêmes avantages. Trente cinq véhicules seulement transportaient ainsi plusieurs centaines de milliers de voyageurs chaque année. Pour assurer leur traction il fallait cependant près de 1000 chevaux. En 1877, trop à l'étroit dans les premiers locaux situés en bordure des allées Jean Jaurès, dépôt, écuries et parc à fourrages avaient dû être transférés sur les rives du canal du Midi, en bordure de la rue des Prés (actuellement rue D.Casanova). Les vastes terrains acquis à cet endroit par F.Pons

ont accueilli pendant un siècle tous les véhicules utilisés sur les réseaux de transports en commun de l'agglomération toulousaine, ainsi que les ateliers nécessaires à l'entretien et à la construction du matériel roulant que la société avait commencé à y édifier dès la fin du XIX° siècle.

L'adoption des tramways sur rails, à partir de 1887, ne présageait nullement du choix ultérieur d'un nouveau mode de traction. Pendant vingt ans encore, seuls les chevaux fournirent l'énergie nécessaire aux transports collectifs urbains. A cette époque les innovations ne manquaient pourtant pas. A Paris, la traction mécanique était déjà utilisée sur de nombreuses lignes mais la diversité des moyens utilisés (vapeur, air comprimé, accumulateurs...) traduisait encore bien des incertitudes quant à la technologie la plus performante. Quant au tramway électrique alimenté par une ligne aérienne, il avait été mis au point aux Etats-Unis et plusieurs villes européennes l'avaient adopté; il ne s'imposa vraiment en France qu'après 1900...quelques années à peine avant que ne circulent les premiers autobus.

A Toulouse il ne semble pas que des expériences de traction mécanique aient eu lieu avant que F.Pons ne propose à la municipalité, en 1898, d'exploiter avec des tramways électriques tout le réseau urbain qui lui avait été concédé. A cette époque un tel projet supposait des investissements très importants qui donnent une idée de l'envergure financière qu'avait acquis le concessionnaire en quelques décennies. La Société Toulousaine du Bazacle livrait certes de l'électricité d'origine hydraulique depuis quelques années mais sa production ne pouvait suffire à l'alimentation d'un réseau de tramways électriques. Comme par ailleurs il était encore impensable d'acheminer jusqu'à Toulouse de l'électricité produite dans les Pyrénées, il fallait donc envisager de construire une centrale thermique. D'autre part, le remplacement des omnibus ou des tramways à chevaux par des tramways électriques supposait l'abandon ou la modification de nombreux itinéraires partout où les rues trop étroites ne pouvaient recevoir deux voies parallèles à l'écartement normal de 1,44m et les lignes électriques correspondantes. En fait, c'est toute l'organisation du réseau de transports en commun que la municipalité et la société Pons devaient repenser.

Une longue expérience en matière de transports urbains, une affaire désormais florissante, un indéniable esprit d'initiative, Firmin Pons semblait tout désigné pour obtenir de la Ville et du Département la concession des réseaux de tramways électriques dont l'opinion publique réclamait avec insistance la réalisation. Seule une entreprise d'Orléans semble avoir tenté, sans grande conviction, d'obtenir le marché (Archives

municipales. Contentieux. Liasse 930). En 1902, à l'issue d'une longue négociation dont peu de traces nous sont parvenues, une nouvelle convention, connue sous le nom de"Traité de 1902", consacrait pour cinquante ans le monopole de la compagnie toulousaine. Quatre ans plus tard, le 7 mai 1906, les premiers tramways électriques circulaient dans Toulouse.

3. L'ère des tramways électriques.

Le 12 août 1902 marque une étape fondamentale dans l'histoire des transports en commun toulousains. Ce jour-là,

> *"M.Serres, Chevalier de la Légion d'Honneur, agissant en sa qualité de Maire de la Ville, dûment autorisé par la délibération du Conseil Municipal en date du 28 décembre 1900, et sous réserve de l'approbation de l'autorité supérieure;"*

et

> *"M.Firmin Pons, Ingénieur des Arts et Manufactures, demeurant à Toulouse, rétrocessionnaire du réseau actuel des tramways de la Ville de Toulouse, agissant tant en son nom personnel qu'au nom de la société spéciale qu'il se réserve de former"*

signèrent une convention dite "Traité de rétrocession" qui fut approuvée, quelques semaines plus tard, le 6 septembre, par un décret ministériel. Pendant plus d'un demi-siècle ce texte servira de référence pour tous les litiges — et ils seront nombreux! — qui mirent aux prises les deux parties à propos de tout ce qui touchait à l'organisation des transports en commun dans la ville de Toulouse.

La Ville de Toulouse avait donc obtenu de l'Etat l'autorisation de transformer les lignes existantes de tramways hippomobiles sur rails en lignes de tramways électriques et la concession de lignes nouvelles à équiper entièrement. Mais il était bien précisé qu'elle n'était nullement tenue de prendre en charge directement l'exécution et, à plus forte raison, l'exploitation.

> *"Comme il n'entre pas dans les vues de l'administration municipale de construire et d'exploiter directement lesdits tramways, celle-ci, bénéficiant des dispositions de la loi du 11 juin 1880 a résolu de confier*

cette exploitation à M.Firmin Pons...qui accepte de se mettre au lieu et place de la Ville, dans l'accomplissement des conditions imposées par le Gouvernement."
Traité de rétrocession. Préambule.
(Archives municipales de Toulouse)

Cette rétrocession s'entendait pour une durée de cinquante ans, le rétrocessionnaire s'engageant, conformément au cahier de charges annexé au traité, à construire et exploiter à ses risques et périls le réseau de tramways électriques dont les caractéristiques étaient minutieusement précisées.

a) le réseau.

La continuité l'emportait sur le changement. Il s'agissait moins de créer un réseau nouveau que de transformer la technique d'exploitation du réseau antérieur en modifiant le mode de traction sur les lignes de tramways hippomobiles et en posant voies ferrées et lignes électriques aériennes le long des itinéraires que desservaient encore omnibus à chevaux ou tramways Ripert. Dans l'esprit de F.Pons,le réseau existant, familier aux usagers, donnait toute satisfaction et seuls certains impératifs techniques pouvaient justifier de légères modifications dans le tracé de quelques lignes. Le Conseil municipal semble s'être rangé sans sourciller à cet avis, plus préoccupé d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers (confort, rapidité...) que des conséquences géographiques d'un tel choix. C'est l'époque, ne l'oublions pas, où la plus grande part des travaux de construction relevait de l'initiative privée, les pouvoirs publics se bornant à *"prescrire des destructions pour l'ouverture des rues nouvelles et à poser quelques règles pour les constructions qui devaient border ces rues"* (J.Coppolani). On ne saurait donc être étonné de l'absence de toute préoccupation dirigiste chez les élus locaux. La création d'une ligne de tramways n'était jamais considérée comme un moyen susceptible d'orienter la croissance spatiale de la ville. Pouvait-on d'ailleurs imposer la desserte de certains itinéraires dont la rentabilité immédiate était fort improbable alors que le concessionnaire acceptait d'assurer l'exploitation des transports en commun à ses risques et périls? Certainement pas dans les conditions de l'époque. Et l'on avait même prévu que, dans un premier temps, sur les lignes les moins fréquentées, on pourrait se contenter de remplacer les omnibus à chevaux par des tramways hippomobiles sur rails, l'adoption de la traction électrique ne devant intervenir obligatoirement qu'au moment où les recettes atteindraient un certain seuil (50 000 F.). Entraient dans cette catégorie les lignes P (Capitole-Pont des Demoiselles) et R (Capitole-Busca) pour lesquelles la convention stipulait:

> *"Si dans une période de six années après leur mise en exploitation* (avec tramways hippomobiles sur rails), *les lignes P et R ne pouvaient être exigées* (électrifiées) *pour cause d'insuffisance des recettes, le concessionnaire serait toujours tenu à les prolonger* (les exploiter) *à traction animale."*
>
> Titre I. article premier.

Plus inquiétant apparaît le flou qui entourait les rares clauses relatives à l'évolution future du réseau. Bien que le traité fut valable pour cinquante ans, il restait pratiquement muet sur les conditions dans lesquelles la Ville pourrait demander — ou imposer — à son concessionnaire la création de lignes nouvelles que justifierait une extension du périmètre urbanisé. Faudrait-il chaque fois que cela s'imposerait négocier un avenant? Les problèmes du moment étaient-ils si préoccupants pour qu'on ait négligé toute hypothèse relative à la croissance spatiale de l'agglomération? Seuls furent mentionnés à la rubrique "Lignes futures" quelques itinéraires dont le profil ou l'état de la voirie ne permettaient pas, en 1902, la circulation des tramways électriques. Il était admis que ces lignes ne seraient *"imposées à la STCRT que lorsque la Ville aura rempli les obligations de voirie nécessaires"* (Titre II. article 9). Obligations qui, sur les berges du canal, se limitaient à quelques améliorations de détail dont l'exécution ne faisait aucun doute. Mais des obligations majeures dans la vieille ville où certains alignements prévus depuis... 1842 étaient à peine esquissés et ne seront d'ailleurs jamais réalisés. Ces quelques "projets" (?) de lignes futures ne dénotaient pas une imagination particulière; sur les six mentionnés, trois reprenaient des itinéraires exploités avec des tramways Ripert et sur lesquels il était impossible de faire circuler des tramways électriques: Capitole-Saint-Michel par la rue Gambetta et les quais, Capitole-Amidonniers par la rue Gambetta et les quais du quartier Saint-Pierre, Capitole-Saint-Michel par les rues Saint-Rome, des Filatiers et du Pharaon. De plus, ils s'inscrivaient tous dans la partie centrale de la ville et aucune ligne future n'était mentionnée dans des quartiers périphériques qui commençaient à se dessiner au début du siècle.

Le réseau de tramways électriques retenu par les signataires du Traité de 1902 était donc directement issu du réseau antérieur de transports en commun. Mais, si la conception d'ensemble demeurait — organisation autour de radiales imparfaitement réunies par une ligne circulaire très proche du centre ville — , dans le détail certaines modifications imposées par l'état de la voirie devaient avoir des conséquences plus importantes qu'on ne l'imaginait. En effet, sur la rive

droite, à l'intérieur de la ceinture des Boulevards, tous les tracés durent être modifiés et seule la place du Capitole put conserver la majorité des têtes de lignes.

L'écartement des rails avait été fixé à 1,44m — écartement utilisé sur les voies ferrées d'intérêt général — pour un matériel roulant dont la largeur ne pouvait pas excéder 1,95m. Dans les cas où s'imposait la pose de deux voies parallèles pour assurer l'écoulement correct du trafic, c'est-à-dire sur toutes les sections de lignes passant par le centre ville, compte tenu de l'entre-voie de 1m , il fallait une bande de roulement d'une largeur au moins égale à 5m. Or le cahier de charges stipulait qu'*"en dehors de l'espace occupé par le matériel de tramways (toutes saillies comprises)"*,devait subsister *"une largeur libre de chaussée d'au moins 2,60 m permettant à une voiture ordinaire de se ranger pour laisser passer le matériel de tramways, avec le jeu nécessaire."* De plus,*"un intervalle libre d'au moins 1,40m de large"* était à réserver *"entre le matériel de la voie ferrée (toutes saillies comprises) et les limites des propriétés riveraines"* (article 6).

Toutes ces contraintes ne soulevaient guère se problèmes sur les Boulevards et dans les voies tracées au-delà. Par contre, dans l'ancienne zone intra-muros, les itinéraires susceptibles d'être équipés selon ces normes étaient très limités. Toutes les rues qui partaient de la place du Capitole et que desservaient depuis l'origine les services de transports en commun s'en trouvaient exclues. Il fallait se résoudre à concentrer tout le trafic sur les deux artères orthogonales dégagées depuis la fin du Second Empire dans le vieux tissu urbain, la rue d'Alsace-Lorraine et la rue de Metz.

Conscients de l'inadaptation croissante de la voirie du centre ville, les pouvoirs publics avaient en effet décidé de réaliser ces deux "grandes" percées.Le projet était beaucoup plus ambitieux que le plan d'alignement de 1842 dont l'exécution au coup par coup, en fonction de la reconstruction des immeubles riverains, pouvait demander plusieurs décennies encore. Il s'agissait d'aller beaucoup plus vite, de tailler à vif dans le tissu urbain, d'exproprier, de démolir. L'entreprise lancée tardivement n'en demanda pas moins de longues années et les dernières maisons qui bordaient les rues nouvelles ne furent édifiées qu'entre les deux guerres mondiales.

Seule l'époque de leur création peut cependant justifier le qualificatif d'haussmaniennes qu'on attribue souvent aux percées toulousaines. Leur largeur n'excède pas 16 mètres, dont 4 pour les trottoirs, alors que les Boulevards en ont 40 et les allées J.Jaurès presque 60! Ambition limitée donc, à la mesure d'une ville dont les activités étaient trop précaires et trop peu développées pour envisager avec confiance

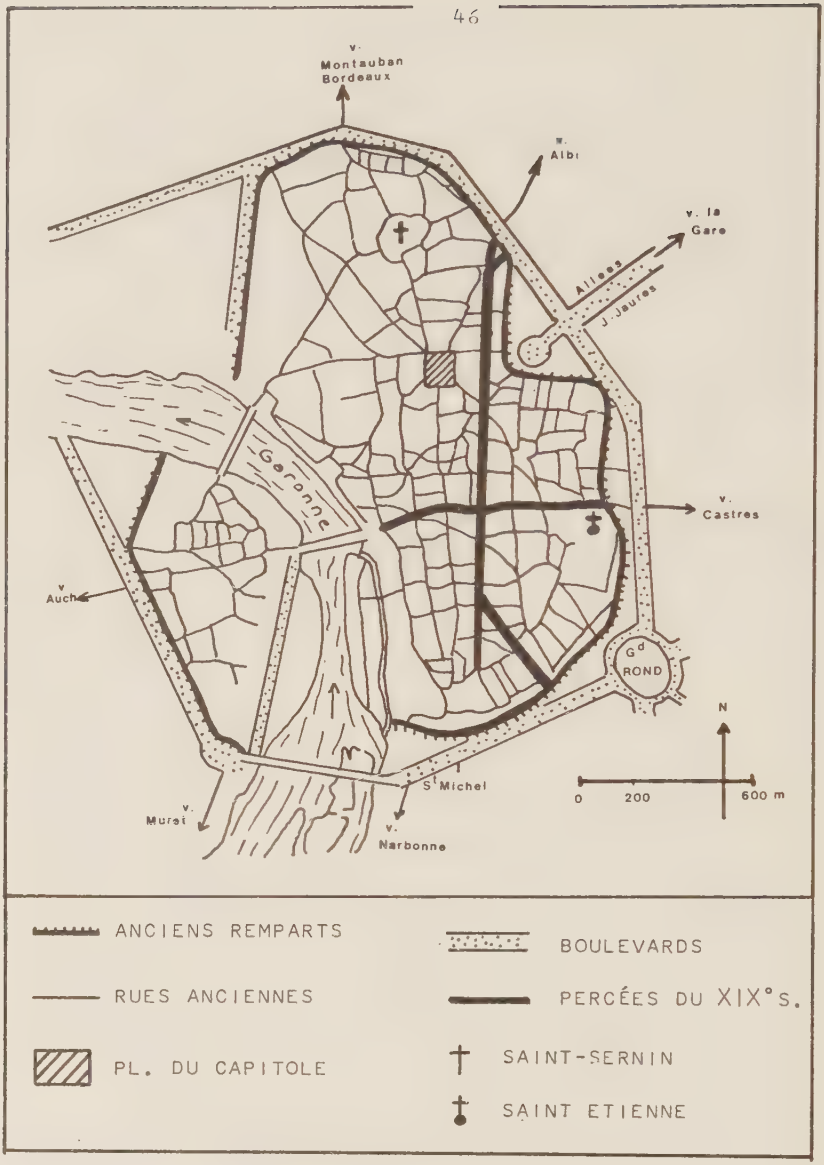
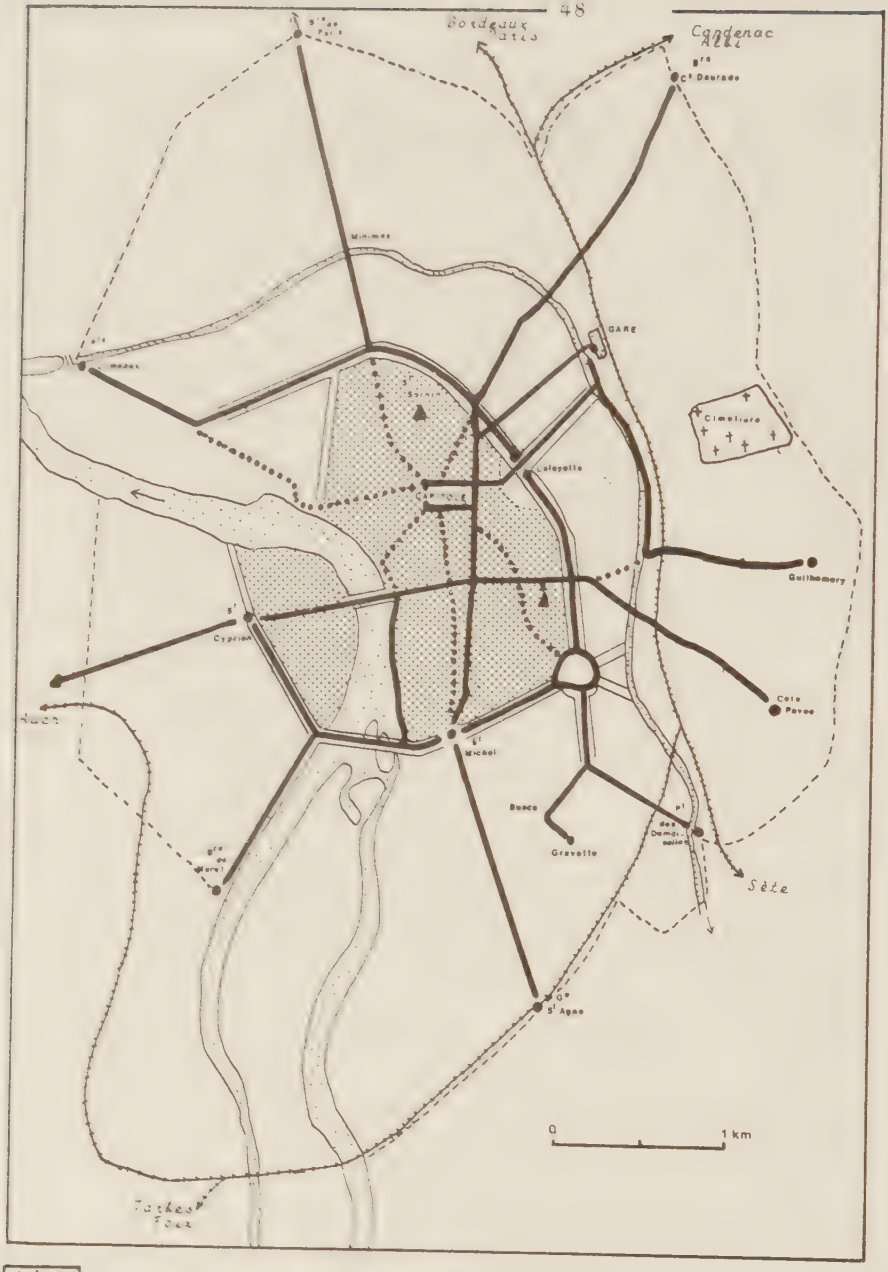


FIG. 9 . L'EVOLUTION DE LA VOIRIE DANS LE CENTRE DE TOULOUSE AU COURS DU XIX° SIÈCLE.
(d'après J. Coppolani)

l'avenir. Décidées contre le gré de la bourgeoisie locale, à un moment où celle-ci ne tirait plus de ses domaines ruraux des revenus aussi substantiels que par le passé, ces percées ont le mérite d'exister. Depuis leur réalisation aucune tentative comparable pour remodeler la voirie dans le centre ville n'a été menée à bien.

L'abandon de tous les anciens itinéraires dans l'ancienne zone intra-muros menaçait directement le rôle de la place du Capitole où se concentraient jusque là toutes les têtes de lignes. En effet, au croisement de la rue d'Alsace-Lorraine et de la rue de Metz, la récente démolition du Marché Couvert (1892) avait permis de dégager une vaste place rectangulaire, la place Esquirol, qui offrait des possibilités intéressantes pour y établir certains terminus. On y transféra donc quelques têtes de lignes précédemment établies place du Capitole, ce qui avait l'avantage d'éviter à de trop nombreux tramways de s'engager dans la rue d'Alsace-Lorraine après avoir tourné à angle droit en cisaillant les voies établies rue de Metz et se prolongeant vers le Pont-Neuf. Pour la même raison, d'autres têtes de lignes furent reportées à la périphérie de la vieille ville, près des Boulevards, aux endroits où existaient des aires de stationnement et de manoeuvre de dimensions suffisantes : place Jeanne d'Arc, carrefour Lafayette, square Wilson. La place du Capitole perdit son monopole et ne conserva qu'un nombre limité de terminus. C'est toute la carte du réseau actuel de transports en commun dans le centre ville qui se trouvait dessinée.

Toutes ces modifications, en apparence mineures, — les transferts de terminus se mesurent en hectomètres — ont bousculé bien des habitudes et l'on ne saurait les ignorer si l'on veut comprendre l'évolution de l'organisation de l'espace dans le centre ville de Toulouse. La dispersion plus grande des têtes de lignes dans l'ancienne zone intra-muros semble avoir favorisé la diffusion des commerces et des services dans un périmètre plus étendu. La rue d'Alsace où s'installaient les grandes banques et les commerces modernes, souvent des succursales d'affaires extérieures à la région,"parisiennes" comme on disait alors, faisait encore figure de corps étranger dans la ville. Desservie par les tramways électriques elle devint très rapidement la grande artère toulousaine. Au même moment, à ses deux extrémités, place J.d'Arc et place Esquirol, s'installaient de nombreux magasins — dont les célèbres galeries "Au Capitole" ouvertes en 1903 — qui ne tardèrent pas à prospérer grâce à la nombreuse clientèle qu'attiraient là les terminus des lignes de tramways. C'est à cette époque aussi, après une longue période de marasme économique, que le square Wilson — alors square Lafayette — commença à devenir un lieu très animé, en soirée notamment,grâce aux grands cafés et aux théâtres.



ANCIENNE ZONE INTRA-MUROS

LIMITE DE L'OCTROI

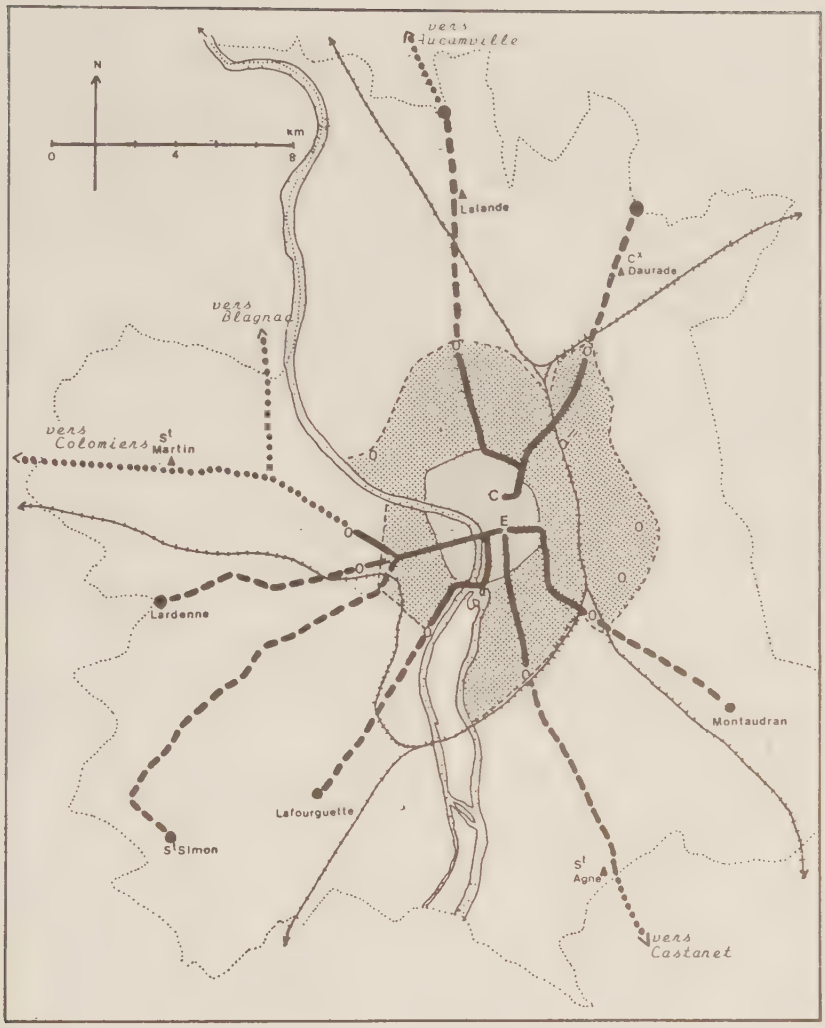
VOIES FERRÉES

LIGNES DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES

ANCIENS ITINÉRAIRES DES OMNIBUS À CHEVAUX, NON DESSERVIS PAR LES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES.

TERMINUS

FIG. 10 . LE RESEAU URBAIN DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES EN 1912.



ANCIENNE ZONE INTRA-MUROS

ZONE D'OCTROI

VOIES FERRÉES

o TERMINUS DES LIGNES DE VILLE

LIMITES DE LA COMMUNE DE TOULOUSE

TRONCS COMMUNS AUX LIGNES VILLE ET BANLIEUE

LIGNES DE BANLIEUE URBAINE

TERMINUS DES LIGNES DE BANLIEUE URBAINE

LIGNES DE BANLIEUE SUBURBAINE DESSERVANT ACCESOIREMENT LA BANLIEUE URBAINE.

FIG. 11. LA DESSERTE DE LA BANLIEUE URBAINE PAR LES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES EN 1912-1913.

Deux ensembles s'opposaient de plus en plus nettement dans la vieille ville pendant les années qui précédèrent la guerre de 1914. La partie desservie par les transports en commun voyait ses fonctions centrales renforcées et affinées. Au contraire, à quelques exceptions près, la fonction résidentielle l'emportait ailleurs dans le vieux tissu urbain où les petites rues malcommodes se prêtaient fort mal à la circulation intense des hommes et des marchandises que requérait l'économie moderne. Progressivement, la circulation automobile renforcera encore ces contrastes entre l'animation du réseau moderne de voirie sillonné par les tramways et la vie plus "traditionnelle" des ilôts anciens dont le caractère s'accentuera au fur et à mesure que la population aisée les abandonnera pour les immeubles modernes qui bordent les rues nouvelles. Dans le centre urbain, beaucoup plus qu'un clivage entre quartiers, la nouvelle répartition des hommes et des activités opposait des rues. En l'espace de quelques mètres,on quittait la forte lumière, le bruit de la circulation, les vitrines alléchantes des magasins de chaussures ou de la mode parisienne pour s'enfoncer dans un autre monde, à l'atmosphère plus feutrée, plus sombre, moins bien aéré, souvent plus sale, où se mêlaient des entrepôts divers vivant encore au rythme d'antan et un patrimoine immobilier qui commençait à se dégrader, les vieux hôtels comme d'anciens bâtiments religieux dédaignés par les nouveaux "riches" pâtissant de l'absence d'entretien et d'"aménagements" sacrilèges.

Imposées par l'adoption des tramways électriques dans un tissu urbain qui se prêtait fort mal à leur circulation, les modifications du réseau de transports en commun ont surtout affecté le centre ville. Au-delà des Boulevards, la largeur des rues et des avenues était suffisante pour accueillir voies ferrées et lignes aériennes ce qui permit de conserver le tracé des anciennes lignes d'omnibus ou de tramways hippomobiles. Il en fut de même dans la banlieue urbaine pour laquelle le traité de 1902 se borna à reconduire les cinq lignes déjà en service, ces dernières utilisant les mêmes infrastructures que les lignes de villes jusqu'aux barrières d'octroi.

Au total 60 kilomètres de lignes avaient été concédées en 1902 pour la desserte de la ville et de la banlieue urbaine. Par contre, en dehors de la commune de Toulouse, rien n'avait été encore envisagé quant à la modification éventuelle du mode de traction sur le réseau de banlieue suburbaine. Pour cela, il fallait que la société Pons engage des négociations avec le Département, conformément à la loi de 1880.

LIGNES	ITINERAIRES	Nombre minimum de voyages dans chaque sens et par jour.
	1°) RESEAU DE VILLE *	
AE	Lafayette-Ponts Jumeaux	150
BE	Lafayette-Place Saint-Michel	180
CE	Gare Matabiau-StEtienne	150
EE	Capitole-Gare Matabiau	100
FE	Rue d'Alsace-Barrière de Paris	150
GE	Capitole-StCyprien (gare Roguet)	180
HE	Place StMichel-StCyprien	100
IE	Rue d'Alsace-Barrière Matabiau	150
KE	Lafayette-Cimetière-Guilhemery	80
LE	Lafayette-Cimetière	60
ME	Place Esquirol-Gare StAgne	100
TE	Place Esquirol-Gare StCyprien	80
	2°) RESEAU DE VILLE à électrifier ultérieurement	
O	Capitole-Côte Pavée	40
P	Capitole-Pont des Demoiselles	40
Q	Capitole-Gravette-Busca	30
R	Capitole-Barrière de Muret	50
	3°) RESEAU DE BANLIEUE URBAINE **	
JE	Rue d'Alsace-Croix-Daurade	8
NE	Rue d'Alsace-Lalande	8
T'E'	Esquirol-Lardenne	8
M'E'	Esquirol-StAgne	8
ZE	Esquirol-StSimon	8

Tableau n° 2 . Les lignes de Ville et de Banlieue urbaine concédées en 1902.

* Les têtes de lignes mentionnées "Rue d'Alsace" ont été regroupées à proximité de la place J.d'Arc. Elles seront peu à peu ramenées place du Capitole pour laisser la place aux terminus de certaines lignes de banlieue suburbaine.

Le terminus Lafayette correspond au square Wilson ou au carrefour Boulevards-Allées J.Jaurès.

A Lalande et Saint-Agne, la concession s'arrête à la limite communale.

** Deux autres lignes de banlieue urbaine seront ajoutées et électrifiée en 1911 et 1912:

P'E': Capitole-Montaudran

R'E': Capitole-Lafourguette.

b) l'exploitation.

La carte du réseau, seule, ne permet pas d'apprécier correctement la qualité des services offerts aux usagers. Deux autres éléments fondamentaux conditionnaient le succès de l'entreprise et la croissance ultérieure du trafic: les fréquences et les tarifs.

— les fréquences. Sur chaque itinéraire le cahier de charges fixait le nombre minimum de voyages qu'était tenu d'assurer le concessionnaire. Nul doute qu'en ce domaine l'expérience acquise au cours des années précédentes avait constitué une référence utile. L'offre de transport était modulée en fonction d'une demande déjà bien connue. Quatre-vingts ans plus tard, alors que nos modernes autobus sont englués dans le flot des automobiles particulières, on ne peut qu'apprécier le rythme des dessertes prévu sur les premières lignes de tramways électriques (Tableau n°2).

Sur les lignes les plus chargées, celles dont l'électrification devait être immédiate, le service devait comprendre un minimum de 80 à 180 aller-retour chaque jour. Pour une journée de 14 heures environ, cela supposait des intervalles de 5 à 10 minutes entre deux tramways successifs. De telles normes traduisent bien les avantages du nouveau mode de traction qui permettait tout à la fois d'accroître la vitesse commerciale des convois — vitesse limitée par le cahier de charges à 25km/h pour des raisons de sécurité — et, surtout, d'accélérer la rotation du matériel roulant.

Sur les cinq lignes de banlieue urbaine, au contraire, la Ville de Toulouse n'avait imposé au concessionnaire qu'un minimum de huit voyages quotidiens dans chaque sens. La différence était donc sensible, même avec les lignes urbaines les moins bien desservies (O,P,Q,R) qui devaient bénéficier de 30 à 50 aller-retour chaque jour en attendant que leur électrification permette d'envisager une augmentation des fréquences. Ces écarts s'expliquent bien sûr par le contraste très net qui subsistait, à l'aube du XX° siècle, entre le périmètre urbanisé, cerné par la ligne d'octroi, et le gardiage qu'un découpage administratif généreux incluait dans la commune de Toulouse.

Ainsi, tout comme la configuration du réseau, les fréquences minimales prévues par le traité de 1902 semblent avoir été bien adpatées aux besoins du moment. Mais de même qu'ils ne faisaient aucune allusion aux procédures à suivre pour modifier le tracé de certaines lignes ou pour en créer de nouvelles, ni le traité ni le cahier de charges n'indiquaient comment le concessionnaire pourrait être contraint d'accroître les fréquences sur certaines dessertes si la municipalité le jugeait nécessaire. Cette lacune paraît encore plus inquiétante à propos de la tarification. Seul était évoqué (article 28 du cahier de charges) le cas d'un *"abaissement de tarif"*. Certes la stabilité monétaire dans ces années qui précédèrent la première guerre mondiale n'incitait peut-être pas à se soucier d'une révision périodique des tarifs en

fonction de l'inflation, mais cet "oubli" fut, après 1919, une source permanente de conflits entre l'exploitant et les autorités concédantes.

— les tarifs. Pour chaque ligne ou section de ligne, le cahier de charges fixait le prix du voyage: 0,10 F. sur toutes les lignes de ville, 0,20 F (deux sections à 0,10F.) sur les lignes de banlieue urbaine.

L'adoption de la traction électrique n'a donc pas eu pour conséquence une augmentation du coût du transport payé par l'usager. Pour un service de qualité bien supérieure à celui qu'offraient auparavant les omnibus ou les tramways sur rails, c'est le prix du voyage sur l'impériale, en vigueur depuis 1863, qui fut retenu et généralisé sur tout le réseau. Pour la somme de 10 centimes, les Toulousains pouvaient ainsi parcourir des distances variant entre 1,2 et 2,5 kilomètres.

Que représentaient à l'époque ces 0,10 F.? Deux comparaisons peuvent en donner une idée assez précise. A Paris, la Compagnie Générale des Omnibus demandait pratiquement le même prix pour un voyage en 2° classe, et dans le métropolitain, récemment inauguré, le billet de 2° classe coûtait 0,15F. mais permettait des correspondances, facilité refusée sur le réseau de surface. Sur les tramways électriques, l'usager toulousain bénéficiait donc de conditions tarifaires très comparables à celles qui étaient en vigueur, au même moment, dans la capitale.

On peut également rapprocher le coût d'un voyage sur une ligne urbaine des tramways de Toulouse et le prix de certains produits d'usage courant ou des salaires horaires. Au début du XX° siècle, le kilogramme de pain coûtait entre 0,30F. et 0,40F., le litre de lait 0,30F., le kilogramme de pommes de terre entre 0,10F. et 0,15F. Quant aux salaires horaires des ouvriers, ils variaient selon les métiers de 0,30F. à 0,50F. la moyenne s'établissant à 0,44F. en 1906 mais à 0,20F. seulement pour les seuls salaires féminins (INSEE. Annuaire rétrospectif.1966). Ces références indiquent donc qu'un voyage en tramway représentait alors pour l'usager de condition modeste une dépense relativement importante. Alors qu'au début du siècle une course en tramway absorbait 23% du salaire horaire moyen d'un ouvrier, à la fin des années 1970, pour un parcours en autobus on ne demandait directement à l'usager que l'équivalent de 13% du SMIC horaire. Et encore s'agit-il là d'un écart minimum, le chiffre retenu pour 1906 n'étant qu'une moyenne des salaires de 37 catégories d'ouvriers, dont celle des ouvriers qualifiés.

Ajoutons qu'aucune catégorie de voyageurs ne bénéficiait alors de tarifs réduits et qu'à la différence des transports en commun parisiens, c'est le régime de la classe unique qui avait été adopté à Toulouse.

C'est donc sur la base de tarifs relativement modestes que le concessionnaire devait assurer, à ses risques et périls, l'équilibre financier de son entreprise et dégager des bénéfices suffisants pour rémunérer son

capital. Le recours éventuel à une quelconque subvention des pouvoirs publics n'avait même pas été évoquée au cours des discussions qui avaient précédé la signature de la convention alors que cette pratique devenait courante pour l'exploitation des chemins de fer secondaires. Les relations financières entre la société Pons et la Ville de Toulouse étaient limitées à deux points précis. En contrepartie du droit de stationnement et de circulation sur la voie publique, l'exploitant s'engageait à verser à la Ville une redevance annuelle (art.2) et, de son côté, la Ville devait supporter la moitié des frais d'entretien du pavage ou de l'empierrement sur les chaussées établies par F.Pons, compte tenu que cet entretien *"sera rendu très onéreux par suite de la circulation importante et notamment des voitures, des charrettes lourdement chargées, alors que les voitures électriques ne contribuent pas à l'usure du pavage."* Il apparut d'ailleurs très vite que les versements des deux parties avaient pratiquement tendance à s'équilibrer.

Le régime de l'exploitation aux risques et périls du concessionnaire était ainsi bien défini. Il est vrai qu'en 1902, le trafic existant et sa croissance prévisible laissaient augurer de coquets bénéfices pour les années à venir. Les faits n'allaient d'ailleurs pas tarder à confirmer ces estimations optimistes. Pour le seul réseau de ville, le nombre de voyageurs transportés qui était de 10 millions en 1897 passait à 15,5 millions en 1907 et atteignait 25,4 millions dès 1912, au moment où l'électrification du réseau était pratiquement achevée.

Pour 91 kilomètres de lignes représentant en fait 55 kilomètres de voies, compte tenu des sections communes, ces résultats n'avaient rien d'exceptionnel. Beaucoup plus longs, les réseaux de Lille (127km), Marseille (166) Lyon (238) et même Bordeaux (101) enregistraient une densité de trafic encore supérieure (Statistique des Chemins de Fer. Ministère des Travaux Publics). Les résultas financiers de l'entreprise n'en étaient pas moins brillants; le compte d'exploitation laissait en 1911 un solde de 929 000 F. qui représentait plus du tiers des recettes encaissées dans l'année. Un excédent largement suffisant pour assurer le service des obligations (210 500 F.) et la rémunération statutaire (5%) des 8 000 actions de 500 F. qui formaient le capital social (200 000 F.). Restait donc 518 500 F. qui, partagés entre les actionnaires — en fait la famille Pons —, portait le rendement de chaque part sociale à quelque 18% du nominal. Avec plus de 900 salariés, l'"Empire" Pons prospérait allègrement à la veille de la première guerre mondiale et ses résultats apparaissaient d'autant plus enviables qu'à Toulouse semblable réussite était exceptionnelle, et peut-être unique. (Résultats financiers calculés d'après la statistique ministérielle).

c) *l'électrification du réseau et le problème de la banlieue suburbaine*.

Quatre ans s'écoulèrent après la signature du traité avant que ne soient inaugurées, le 7 mai 1906, les trois premières lignes de tramways électriques. Devant ce retard tout relatif l'impatience des élus locaux se manifesta à plusieurs reprises par de vigoureuses protestations et même par un vote du Conseil municipal demandant la déchéance du concessionnaire (juin 1906). Ce n'était là qu'un des signes annonciateurs des conflits toujours plus aigus qui n'allaient pas tarder à opposer la société privée et le pouvoir municipal récemment conquis par une majorité socialiste.

Les premières électrifications calmèrent cependant la grogne de la population et, en moins de huit ans (1906-1914), le programme fixé en 1902 fut entièrement exécuté. De son propre chef, allant au-delà des dispositions contractuelles, F.Pons améliora même le réseau de banlieue urbaine en créant deux lignes électriques qui n'avaient pas été prévues, afin de desservir les hameaux de Lafourguette et de Montaudran.

Restait alors à régler le problème de la banlieue suburbaine. La pose des voies ferrées et l'électrification nécessitaient un traité particulier avec le Département. Ce dernier ne fut signé que le 25 mars 1914. Il confiait à la Société Pons l'exécution et l'exploitation de 14 lignes de tramways électriques, totalisant 142 kilomètres, pour assurer les liaisons entre Toulouse et les communes périphériques. Projet fort ambitieux dont la réalisation était prévue en trois étapes.

Avant même la ratification de la convention par l'assemblée départementale, F.Pons avait entrepris certains travaux et deux lignes fonctionnaient déjà,vers Castanet (1912) et vers Colomiers (1913). Mais l'ouverture des hostilités ne permit pas aux autorités de tutelle de promulguer le décret approuvant la convention avec le Conseil général et la guerre interrompit les travaux déjà engagés sur d'autres itinéraires. Seules quelques lignes suburbaines purent être mises en service avant 1920. A cette date, les tramways électriques desservaient, outre Castanet et Colomiers, les communes de Blagnac et de Castelginest. La ligne vers Portet n'avait pas dépassé les limites communales de Toulouse et s'arrêtait au lieu dit Braqueville, non loin de l'asile d'aliénés (actuel Hôpital Marchant). Par la suite, des conditions économiques beaucoup moins favorables qu'avant-guerre et le succès grandissant des autobus ne permirent pas de mettre en chantier les quelques 100 kilomètres de lignes suburbaines qui restaient à construire. La Société Pons se retranchera d'ailleurs derrière l'absence d'homologation ministérielle de la convention de 1914 pour justifier son

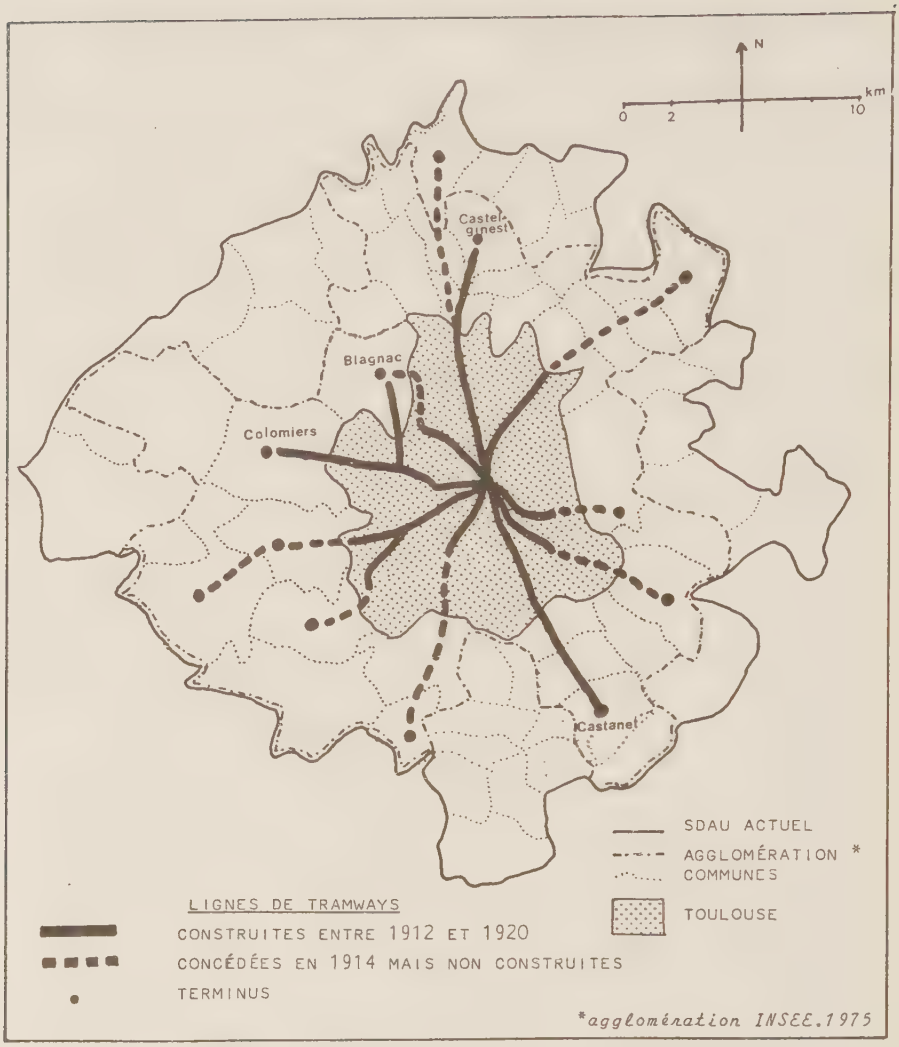


FIG.12. LE RÉSEAU DE TRAMWAYS ÉLECTRIQUES DANS LA BANLIEUE SUBURBAINE (1912 – 1920).

refus d'aller plus loin dans une entreprise qui se révélait beaucoup moins rentable qu'elle ne l'avait imaginé avant la guerre.

*

* *

La première guerre mondiale marque une étape essentielle dans l'histoire des transports en commun toulousains. Lorsqu'éclata le conflit, le retard technique qui, par rapport à d'autres réseaux, était indéniable quelques années auparavant, avait pratiquement disparu. A Paris le dernier omnibus à chevaux circula le 12 janvier 1913 entre La Vilette et Saint-Sulpice; à Toulouse le dernier véhicule à impériale effectua son ultime rotation entre la place du Capitole et Blagnac, le 11 avril 1914. Après un demi-siècle de tâtonnements, le réseau était maintenant pratiquement fixé dans l'espace. Bien adapté aux besoins, il offrait aux usagers un service très correct tant à l'intérieur des limites de l'octroi qu'en banlieue urbaine où les principaux noyaux de peuplement étaient desservis plusieurs fois par jour par les tramways électriques malgré leur éloignement du centre ville. Certes, au-delà, le réseau de banlieue suburbaine n'était qu'esquissé; il permettait cependant des liaisons rapides entre Toulouse et les communes les plus importantes de la périphérie: Blagnac (1800 habitants), Colomiers (1730) ou Castanet (760).

Après un temps d'hésitation la modernisation avait été menée rondement et la société Pons n'attendait même plus les autorisations officielles pour entreprendre l'électrification de certaines lignes de banlieue. Les marchés passés pour l'acquisition du matériel roulant, des rails et des équipements électriques avaient été exécutés promptement. Cent cinquante motrices furent ainsi livrées entre 1907 et 1914. Transformées ultérieurement, à Toulouse même, elles devaient assurer la quasi totalité des transports collectifs par tramways jusqu'en 1957! Dix unités supplémentaires seulement seront commandées en 1931 pour étoffer un parc qui commençait à vieillir. Pour les remorques, on s'était contenté de réutiliser après "adaptation" le matériel des anciens tramways hippomobiles. Quant à l'énergie électrique, elle était fournie par une centrale thermique appartenant au concessionnaire qui en avait assuré la construction à proximité des dépôts de la rue des Prés. (161.ℓ)

Si l'on excepte les travaux réalisés dans les ateliers de la société exploitante, on peut constater que presque tous les marchés avaient été conclus avec des entreprises extérieures à la région: Aciéries de Denain-Anzin pour

les rails, "La Métallurgique" à Nivelles pour les motrices, la "Société Parisienne" à Jeumont pour l'équipement électrique...Seuls quelques tonnages de rails et les traverses de bois venaient de l'Aquitaine voisine, fournis par les Forges du Boucau, près de Bayonne, et par un établissement bordelais. En ce début du XX° siècle, le "non-développement industriel" du Midi toulousain était déjà trop affirmé pour faire face aussi rapidement à des besoins de cette ampleur. Au sein de pays ruraux attardés, de plus en plus vouée aux fonctions tertiaires,la métropole régionale semblait pourtant retrouver les signes extérieurs de la prospérité. Les activités nouvelles qui s'y développaient, le mouvement des hommes qui s'y produisait chaque jour bénéficiaient désormais d'un atout supplémentaire: un réseau de transports en commun solide et cohérent, à la mesure des besoins d'une population qui atteignait au moins 150 000 habitants.

Ainsi, la première décennie de ce siècle a légué aux Toulousains un réseau de transports en commun dont l'espace urbain actuel porte toujours l'empreinte. Pratiquement figé après 1919, cet héritage s'est progressivement révélé mal adapté aux nouvelles conditions de la vie urbaine et de l'urbanisation sans que nul ne tente vraiment d'y apporter les améliorations nécessaires. Certes le traité de 1902 avait engagé l'avenir pour un demi-siècle sans souci de l'évolution ultérieure de la ville. Sa révision n'était tout de même pas impossible. Encore fallait-il qu'existe la volonté politique d'agir en ce sens. Encore fallait-il que cesse un dialogue de sourds entre une municipalité soucieuse de ne pas prélever un centime sur les deniers publics pour subventionner les transports collectifs et une société privée, farouchement accrochée à un "Empire" dont les revenus ne pouvaient plus se maintenir qu'au prix d'une dégradation rapide des services rendus aux usagers.

*

* *

II. LES PREMIERES DIFFICULTES

1919 - 1944

En 1914 la déclaration de guerre ne permit pas de concrétiser les ambitieux projets conçus pour la desserte de la banlieue suburbaine par des tramways électriques. Mais pendant le conflit le nombre des voyageurs utilisant les lignes de ville et de banlieue urbaine ne cessa d'augmenter et l'on pouvait penser qu'une telle croissance du trafic hâterait la reprise des travaux d'infrastructure une fois la paix revenue. Hélas, les résultats financiers n'étaient pas à la mesure des progrès de la fréquentation.

Les années 1914-1918 avaient mis fin à la stabilité monétaire et le marasme économique de l'après-guerre n'encouragea guère la société Pons à se lancer dans de nouveaux investissements dont il était hasardeux de prévoir le rendement. Après l'armistice il fallait avant tout songer à l'entretien et à l'amélioration du réseau existant et du matériel roulant, trop négligés pendant la durée des hostilités. Peu spectaculaire, la tâche n'en était pas moins fort délicate.

Le traité de 1902 qui fixait les tarifs des transports en commun ne faisait aucune allusion, on l'a vu, à leur éventuelle révision en hausse. Or, le déficit menaçait la société concessionnaire. Si les recettes du trafic couvraient encore les charges de l'exploitation et les frais financiers (obligations et revenu statutaire des actions), elles ne permettaient plus de dégager les sommes nécessaires à l'entretien correct et à la modernisation de la voie ferrée et du matériel roulant.

Sur les difficultés financières de cette période on sait peu de choses avec certitude. Il est vraisemblable que F.Pons a su jouer habilement de cet argument pour obtenir de la municipalité une hausse des tarifs. Mais tout indique aussi que l'entreprise toulousaine ne pouvait maintenir une saine gestion, conforme à l'intérêt général, si les moyens légaux d'augmenter

ses recettes ne lui étaient pas accordés. En fait, au-delà de la survie d'une société privée très florissante avant guerre, c'était l'avenir même des transports en commun, service public, qui se jouait. Le législateur ne s'y était d'ailleurs pas trompé et avait mis au point des textes prévoyant les modalités à appliquer pour réviser les contrats de concession négociés au temps de la stabilité monétaire (Lois de 1913,1916,1919). Pendant dix ans, en attendant une refonte complète du traité de 1902, qui n'interviendra qu'en 1929, tous les litiges entre la société concessionnaire et la Ville de Toulouse ne purent être réglés, au coup par coup, que sur la base de compromis peu satisfaisants, qui firent l'objet de six avenants.

Pourquoi un aussi long délai alors qu'à Paris, par exemple, un nouveau cadre juridique était mis en place dès 1921? Certes, dans la capitale, le réseau de surface se trouvait dans une situation plus catastrophique et réclamait des mesures rapides de réorganisation: " *la moitié des voies et des voitures de tramways sont hors d'état. Il n'existe qu'une centaine de nouveaux autobus et le retour de ceux qui sont réquisitionnés est très lent: à la fin de 1919, leur service n'atteint que la moitié de celui de l'immédiat avant-guerre.*" (157). A Toulouse, c'est la mort de F.Pons, le 17 septembre 1920, qui fit ajourner pendant le longues années tout espoir de règlement durable. On peut en effet penser que les deux avenants (23 janvier et 5 août 1920) et les deux traités particuliers relatifs à l'émission d'obligations (6 mai et 5 août 1920) signés quelques semaines avant la disparition de l'homme qui règnait en maître depuis cinquante ans sur les transports toulousains, ouvraient la voie à une négociation globale imminente.

Créée en 1907 pour respecter la lettre du traité de 1902 qui imposait au concessionnaire de constituer une société anonyme, la Société des Tramways et Omnibus F.Pons n'avait rien perdu de son caractère familial antérieur. La quasi totalité du capital (4 millions de F.) restait entre les mains de F.Pons dont la succession était d'autant plus convoitée qu'il n'avait aucun successeur direct candidat à la direction de l'entreprise. Les circonstances exactes du transfert des parts demeurent entourées d'un grand mystère. La société fut vendue en bloc à un groupe financier alors que F.Pons se trouvait sur son lit de mort et la municipalité de Toulouse trouva en face d'elle, quelques semaines plus tard, une Société des Transports en Commun de la Région Toulousaine (STCRT) aux mains de nouveaux administrateurs venus de la région parisienne. Tous les témoignages concordent, la politique du conseil d'administration ainsi formé fut des plus simples: dégager le maximum de profits, le plus vite possible. Retranchés derrière le traité

de 1902, établi pour 50 ans, les nouveaux gestionnaires (?) rompirent pratiquement tout dialogue avec la municipalité qui se trouva privée de tout recours. Sur cette période rien n'a filtré, sinon des rumeurs: pas l'ombre d'une statistique, aucune donnée chiffrée digne de foi.

Le bilan des années 1920-1925 apparaît bien sombre pour les transports toulousains. Alors que la guerre avait fait négliger l'entretien du réseau, rien ne fut entrepris pour rattraper le retard accumulé, au contraire.

> *"Pendant cinq ans si le trafic des tramways continua à se développer d'une façon satisfaisante, par contre, aucun travail important d'amélioration ni même de renouvellement et de grosses réparations ne fut entrepris aussi bien en ce qui concerne les voies que le matériel. Ainsi le réseau était-il tombé dans un état lamentable."*
> L.Planchot. (157)

En 1925, dans une séance du Conseil municipal, le Maire de Toulouse ne put que fustiger cette politique, accusant l'administration de la STCRT de se comporter *"comme un soldat qui est de la classe et se moque de tout"*. Quant au rapporteur des questions relatives aux transports dans cette même assemblée, il déclarait peu de temps après:

> *"La politique pratiquée par la STCRT n'a, jusqu'à ces derniers temps, envisagé que ses propres intérêts. L'exploitation des tramways toulousains a donné lieu à de véhémentes critiques justifiées par les faits et inspiré de sérieuses inquiétudes à la partie concédante, inquiétudes qui ont donné naissance à de nombreux conflits. La politique de la STCRT a été de tirer le maximum de rendement du réseau, sans s'inquiéter le moins du monde des intérêts de l'exploitation proprement dite et de ceux des usagers du tramway. Cette politique a conduit la STCRT à deux doigts du gouffre."*
> Conseil Municipal. Séance du 1° février 1926. (Bulletin Municipal de la Ville de Toulouse)

Et faisant allusion à l'Administrateur, il ajoutait:

> *"La politique de cet homme consistait... à tirer le maximum de profit de l'exploitation en laissant tomber le matériel et l'outillage nécessaires au bon fonctionnement*

du service; et lorsque le matériel est à bout, que le rendement n'atteint pas les limites fixées au préalable, alors M.Sapin disparaît, laissant dans une situation inextricable la partie concédante et ceux qui lui avaient fait confiance."

Il est bien évident que de telles pratiques rendaient impossible la signature de nouveaux avenants qui, seuls, pouvaient permettre d'augmenter les tarifs. L'ouverture de négociations sur cette question aurait entraîné immédiatement un renforcement du contrôle de la municipalité face à une société placée en position de quémandeur, la Ville liant son accord à des engagements précis du concessionnaire. Une telle situation d'ignorance mutuelle ne pouvait se prolonger indéfiniment.

En 1926 le prix d'un voyage sur les lignes de la STCRT n'avait pas varié depuis 1920 alors que dans le même temps le prix du billet de 2° classe dans le métro parisien avait été multiplié par deux, suivant les variations de l'indice général des prix. On imagine les prouesses que dut réaliser l'administration de la STCRT pour maintenir l'équilibre financier de l'exploitation et une rentabilité minimale du capital avec des tarifs inchangés depuis la mort de F.Pons. Les Toulousains ne pouvaient que se réjouir de cette stabilité des tarifs en période d'inflation mais très vite ils durent réaliser quelle en était la contrepartie en constatant la dégradation des services qu'on leur proposait.

Rien d'étonnant donc, *"la poule aux oeufs d'or"* ne tenant plus ses promesses, à ce que le capital ait changé une nouvelle fois de mains en 1925. Apparurent alors au Conseil d'Administration de la STCRT le représentant de la banque toulousaine Courtois, M.de Viçose, et quelques personnes liées à une groupe financier parisien déjà engagé dans les affaires de la Société des Transports en Commun de la Région Parisienne, créée en 1921 pour gérer en régie les transports en commun de surface dans la capitale.

Le dialogue avec la Municipalité fut rapidement renoué. Après de longs mois de discussion, il aboutit en 1929 à la signature du 7° avenant au traité de 1902, un texte fondamental qui ne subira plus que des retouches minimes jusqu'en 1967-1972. Avant d'analyser les principales clauses de ce document qui engagea une nouvelle fois pour de longues décennies l'avenir des transports en commun toulousains, il convient d'évoquer, aussi précisément que faire se peut, les nombreux problèmes qui compromirent l'exploitation du réseau de tramways pendant cette période troublée, entre 1919 et 1929.

1. Le problème des tarifs (1919-1929).

Dès 1917-1918, malgré la croissance régulière du trafic sur les lignes de tramways électriques, les recettes ne parvenaient pratiquement plus à équilibrer les frais d'exploitation et les charges financières tout en assurant la rémunération du capital. Le fait n'avait rien d'exceptionnel et affectait au même moment tous les réseaux de transports en commun dans les grandes villes du pays. A Paris, dès le printemps 1919, les pouvoirs publics durent autoriser la Compagnie Générale des Omnibus et la Compagnie du Métropoloitain à augmenter leurs tarifs de 50% par section sur le réseau de surface intra-muros en 2° classe et de 33% sur le réseau souterrain.

Entre 1914 et 1919 en effet, les prix des rails et de l'énergie électrique avaient triplé, ceux du charbon quintuplé. De plus, avant même la fin de la guerre, le personnel s'était organisé pour défendre ses intérêts et le Syndicat ouvrier des omnibus et tramways de Toulouse avait obtenu l'application d'un contrat de travail dont la direction de la Société Pons évaluait la charge à 2 400 000 F. par an. F.Pons saisit d'ailleurs cette occasion pour se retourner vers la municipalité et demander la révision des tarifs qui n'avaient pas varié depuis 1906. Mais avant d'approuver une telle mesure dont l'impopularité ne faisait aucun doute, les élus locaux demandèrent des comptes précis et tentèrent d'exercer un contrôle plus strict sur la gestion du concessionnaire. C'était une petite revanche sur un homme qui avait pris l'habitude de parler haut et fort au pouvoir concédant. Le temps n'était plus où l'Empire Pons prospérait à l'abri d'un traité qui semblait lui assurer la durée face à des assemblées politiques soumises aux aléas du suffrage universel. D'un commun accord, il fut décidé de tenter une expérience: pendant une période de quelques mois les tarifs antérieurs devaient être maintenus pour permettre aux représentants de la municipalité, très sceptiques quant aux difficultés financières réelles d'une société jadis florissante, d'analyser par eux-mêmes les résultats de l'exploitation.

> *"Les résultats de cette expérience seront soumis avec les demandes motivées de la Société des Tramways et Omnibus F.Pons de Toulouse à une Commission présidée par M. le Préfet de la Haute-Garonne ou son délégué, et dont feront partie: M. le Maire ou son délégué, M.l'Ingénieur en Chef du Contrôle, un délégué de la société des Tramways, un délégué du Syndicat ouvrier. Cette commission constatera les résultats obtenus pendant cette période d'essai. S'il y a déficit, elle indiquera les moyens d'y parer par un relèvement*

des tarifs du prix des transports avec création de tickets ouvriers à prix réduits, relèvement dont la Ville de Toulouse accepte dès maintenant le principe, et par tous les autres moyens susceptibles d'assurer à la Société la couverture de ce déficit."

Article 8 de la la Convention du 30 octobre 1919.

Cette expérience entraîna la généralisation de la perception du prix de transport en échange de billets. Auparavant, dans les tramways toulousains, aucun reçu n'était fourni, ce qui ne manquait pas de jeter le doute sur les résultats annoncés par la Société exploitante. Cela laissait aussi toute latitude aux receveurs qui, dit-on, avaient coutume de payer sur la recette le "Firmin", ce rafraîchissement qu'ils s'octroyaient, à la santé de leur patron — d'où son nom —, dans les buvettes installées à proximité des terminus.

Pour la première fois depuis sa création, la société concessionnaire acceptait que ses activités et ses comptes soient examinés plus scrupuleusement que ne l'exigeait la règlementation. Il est vrai que le résultat ne faisait aucun doute et, dès le 23 janvier 1920, un premier avenant au traité de 1902 tirait les conséquences de l'expérience.

" La Société des Tramways et Omnibus F.Pons est autorisée à majorer de 50% indistinctement les tarifs maxima inscrits à l'article 23 du Cahier de Charges annexé à la Convention de 1902..."

Article premier.

La déclaration additionnelle annexée à ce premier avenant permet de bien cerner la nature du nouveau rapport de forces entre les deux parties en présence. D'un côté la Ville de Toulouse acceptait l'augmentation des tarifs mais, en contrepartie, le concessionnaire prenait un certain nombre d'engagements visant à l'amélioration du service public. Ce compromis est intéressant car il constitue le premier exemple d'un scenario qui se répètera très souvent par la suite. Chaque fois que la société Pons, puis la STCRT, souhaiteront réviser leurs tarifs, la municipalité en profitera pour obtenir les modifications qu'elle jugeait nécessaires d'apporter à l'organisation des lignes de tramways ou à la desserte de certains itinéraires (augmentation des fréquences...), mais que le traité de 1902 ne lui donnait aucun moyen d'obtenir autrement. Analysés sous cet angle, tous les avenants qui suivront — et il y en aura 27 avant l'expiration de la concession — permettent de suivre assez précisément l'évolution du rapport de forces entre les pouvoirs publics et la société privée.

En 1920, la Ville de Toulouse obtint ainsi quelques améliorations de détail: le prolongement de certaines lignes vers le centre ville jusqu'à la place du Capitole après abandon des terminus établis sur les Boulevards, près de la place Jeanne d'Arc, l'engagement de renforcer les fréquences aux heures de pointe, entre 11h et 14h... Et surtout, beaucoup plus importantes car appelées à servir de références ultérieurement, deux dispositions concernant les tarifs réduits et le statut du personnel.

En 1902, au nom de l'égalité des usagers, avait été adopté le principe d'un tarif unique pour un service identique, ce qui excluait la création de plusieurs classes comme dans les chemins de fer ou dans le métro parisien. Après la guerre, la population laborieuse qui avait pris l'habitude d'utiliser les tramways pour se rendre à son travail ne pouvait que ressentir cruellement une hausse de 50% du prix des transports s'ajoutant aux augmentations qui touchaient déjà tous les produits de première nécessité. On comprend pourquoi tout en acceptant l'idée d'une hausse générale des tarifs, la municipalité a tenté d'en limiter les conséquences pour les catégories sociales les plus défavorisées. Il fut alors admis que tous les jours ouvrables,les tarifs en vigueur en 1914 seraient maintenus dans les voitures qui arrivaient à leur terminus avant huit heures. Mesure timide qui ne concernait que le trajet du matin; mesure limitée qui excluait employés et domestiques ne commençant leur journée qu'après huit heures; mais pour la première fois l'idée de tarifs ouvriers était passée dans les faits; elle fera son chemin.

Toujours avec le même souci de veiller aux intérêts des travailleurs, la Ville de Toulouse profita aussi du premier avenant au traité de 1902 pour imposer au concessionnaire une certain nombre de mesures sociales en faveur des traminots. La Société Pons qui venait déjà d'accorder une augmentation substantielle des salaires, accepta de faire bénéficier tout son personnel de la loi du 28 avril 1919 instituant la journée de huit heures. Elle s'engageait en outre à organiser un régime de retraites alimenté à parts égales par les cotisations ouvrières (5% du salaire) et une contribution patronale.

Cette intervention de la municipalité en faveur des salariés d'une entreprise privée n'allait pas sans ambiguïté. Par la suite, la STCRT tentera souvent d'utiliser les revendications ouvrières pour obtenir en échange de leur satisfaction de nouvelles augmentations de tarifs ou quelques dérogations dans l'exécution du Cahier de charges.

Peu après la signature du premier avenant, le concessionnaire obtenait l'accord des pouvoirs publics pour émettre des obligations nouvelles à concurrence de six millions de francs afin *"de remettre en état le*

matériel et les voies dont l'entretien a été différé pendant et depuis la guerre" et de *"disposer des fonds de roulement nécessaires pour permettre de parer aux imprévus d'une exploitation aussi importante."* (Traités du 6 mai et du 5 août 1920). Mais aucun des travaux envisagés par F.Pons ne fut entrepris par l'administration qui lui succéda et, entre 1920 et 1925, les usagers ne ressentirent pratiquement pas les effets de ces opérations financières dont les charges continueront pourtant à peser de longues années sur le budget de la STCRT.

Annoncées par voie d'affiches, les hausses de tarifs décidées en 1920 soulevèrent de multiples protestations. Elles n'en furent pas moins insuffisantes. Les mois qui suivirent se révélèrent catastrophiques, les dépenses d'exploitation progressant beaucoup plus vite que les recettes,victimes d'une inflation qui, par exemple, provoqua le triplement du prix du charbon en quelques quelques semaines. Décidees trop tard, les augmentations des tarifs ne purent rétablir la situation financière et six mois à peine après la ratification du premier avenant la municipalité en acceptait un autre, autorisant à nouveau le concessionnaire à majorer ses prix *"pour couvrir le déficit qui s'élevait à 956 610 F. au 31 décembre 1919 et à 1 678 439 F. fin juin 1920, assurer le service financier des actions, payer l'intérêt et l'amortissement des obligations existantes et des obligations à émettre."*(Déclaration additionnelle au 2° avenant. 5 août 1920.) Ces justifications officielles montrent bien les limites que l'on assignait désormais à la notion d'exploitation aux risques et périls du concessionnaire. Que signifiaient vraiment les mots "risques et périls" lorsque le pouvoir concédant admettait la nécessité impérieuse de garantir un intérêt statutaire aux actions — or, à cette époque la totalité du capital actions était aux mains de F.Pons — et accorde les moyens d'y pourvoir en faisant payer davantage les usagers? Dès 1920, il semblait évident que les risques financiers étaient fort limités pour le concessionnaire, l'exploitation des transports en commun semblant se faire plutôt sous le régime du profit minimum garanti comme c'était le cas depuis longtemps pour la plupart des compagnies de chemins de fer. Dans les faits, accepter ces hausses successives de tarifs, revenait à une pratique qui ressemblait fort à celle qui découlait d'une exploitation en régie intéressée, comme celle qui avait été instituée à Paris en 1921. Il subsistait toutefois une différence appréciable: dans le cas d'une régie intéressée, la Ville épongeait le déficit éventuel mais, en contrepartie elle avait les moyens d'imposer ses vues au gestionnaire quant à l'organisation des services de transport en commun. Au contraire, dans le système bâtard qui se mettait en place à Toulouse, c'est l'usager qui devait directement assurer l'équilibre financier par le biais

des augmentations de tarifs répétées,sans que,pour autant, ses représentants, les élus locaux, aient le pouvoir d'imposer vraiment à l'exploitant des améliorations du service que n'avait pas prévues le traité de 1902.

Comme au mois de janvier 1920, on retrouve deux éléments essentiels dans le second avenant signé le 4 août de la même année. D'une part l'autorisation d'augmenter les tarifs, de 33% cette fois-ci, ce qui portait à 0,20 F. le prix d'un voyage sur une ligne de ville au lieu de 0,10 au mois de décembre précédent. D'autre part la confirmation d'engagements assez imprécis du concessionnaire: *"la Société renforcera dans la plus large mesure possible la circulation des voitures entre 11h et 14h"*; elle *"étudiera l'installation aux terminus des lignes d'appareils contrôleurs automatiques"* (articles 14 et 15 de la déclaration additionnelle). Quant aux tarifs réduits du matin, ils étaient supprimés et *"remplacés par des cartes d'abonnement que la Société Pons délivrera lorsque les résultats d'exploitation le permettront"* (article 10).

Les usagers des transports en commun toulousains ont donc subi en quelques mois des augmentations de tarifs très comparables à celles que les compagnies parisiennes (tramways, autobus, métro) imposaient à leurs clients au même moment. Quelques semaines après la signature du second avenant au traité de 1902, lorsque mourut F.Pons, ses successeurs prirent en charge une société qui avait, dans une conjoncture difficile, réussi à obtenir des pouvoirs publics, les moyens nécessaires au maintien de sa rentabilité. En limitant au strict minimum les investissements nécessaires, ils purent pendant près de cinq ans profiter d'une telle situation sans demander de nouvelles augmentations de tarifs à la municipalité. Pendant cette période, les deux parties s'ignorant complètement, les tarifs des tramways restèrent à leur niveau de 1920 alors que l'indice général des prix de détail passait de 386 à 450 (indice des 13 articles, base 100 en 1914). Faute d'investissements la qualité du service se dégrada: il était bien sûr hors de question d'envisager le prolongement ou la création de nouvelles lignes, mais le vieillissement du matériel roulant et l'absence d'entretien du réseau perturbaient souvent la bonne marche du service. Moins sensibles à ces inconvénients qu'à la modicité des tarifs de plus en plus nette au fur et à mesure que l'inflation entraînait les autres prix à la hausse, plus de 40 millions de voyageurs empruntèrent les tramways au cours de l'année 1925, dont plus de 36 millions sur les seules lignes de ville, c'est-à-dire beaucoup plus qu'à la fin des années 1960.

Une telle situation ne pouvait se prolonger indéfiniment. Les deux premiers avenants de 1920 n'avaient été conçus que dans le but d'assurer la continuité du

service en attendant une révision plus profonde du régime de l'exploitation qu'appelait un contexte économique très différent de celui de l'avant-guerre. Partout en France des négociations en ce sens avaient déjà abouti depuis longtemps quand le nouveau Conseil d'administration, formé en 1926, renoua enfin le dialogue avec la municipalité. Il fallut d'abord parer au plus pressé et régler la question des tarifs. Depuis 1920 l'écart n'avait cessé de se creuser entre les prix pratiqués sur les réseaux de Toulouse et de Paris.

DATES	PARIS Métropolitain 2° classe Tarif normal	PARIS Surface (intra-muros) 1 section	TOULOUSE Lignes de Ville
avant 1914	0,15 F.	0,10 F.	0,10 F.
1919	0,20	0,15	0,10
1920	0,30	0,25	0,15(janvier)
			0,20 (août)
1924	0,35	0,30	0,20
1925	0,45	0,40	0,20

Tableau n° 3 . Les tarifs des transports en en commun à Paris et à Toulouse (1914-1925).

En l'espace de six mois (3° avenant du 1° février 1926 et 4° avenant du 18 août 1926), les tarifs de base furent majorés en moyenne de 100% sur le réseau toulousain. Sur les lignes de ville le prix du voyage passa de 0,20 à 0,40 F. et même à 0,50 F. sur les trois plus longues d'entre elles. Quant aux banlieues urbaine et suburbaine, il en coûta désormais de 0,40 F. à 1,40 F. selon la distance parcourue. Enfin on admit le principe d'une tarification spéciale, plus élevée, pour les services fonctionnant les dimanches et les jours fériés (0,50 F. au lieu de 0,40 F. pour les lignes de ville) de même qu'en soirée, après 21 h, tous les autres jours.

En contrepartie la Ville obtint que fussent définitivement rétablis les tarifs réduits parmi lesquels on ditingua les tarifs réduits ouvriers et les tarifs réduits dits "spéciaux" pour les aveugles, les mutilés, et, innovation majeure, pour les familles nombreuses qui ont conservé cet avantage jusqu'à l'époque actuelle, le demi-tarif leur étant accordé dans les mêmes conditions que sur les chemins de fer.

Les tarifs ouvriers qui n'avaient connu qu'une existence éphémère en 1920 firent l'objet de dispositions plus précises: des cartes hebdomadaires valables sur une ligne et dans un sens de parcours permettaient de

circuler à tarif réduit en empruntant les tramways qui atteignaient leur terminus avant 8h30. Délivrées pour six voyages au maximum (un par jour ouvrable) elles ne concernaient toujours que les trajets du matin. Mais vendues 1 F., elles mettaient le voyage à 17 centimes, c'est-à-dire à un prix inférieur à celui qui se pratiquait depuis 1920.

L'instauration de ces tarifs ouvriers souhaitée par les élus locaux s'était heurtée aux réticences de l'autorité de tutelle. Dans un rapport adressé au Préfet, l'Ingénieur en Chef du Département, M.Pendariès,avait en effet exprimé des réserves fort révélatrices d'un certain état d'esprit.

> *" De pareilles réductions ne sont pas seulement injustes, elles sont immorales car elles aboutissent à cette conséquence d'habituer une certaine classe de la société (celle,précisément, qui souffre le moins, relativement, du bouleversement des prix de toutes choses et de l'avilissement de notre monnaie) à cette idée: qu'elle ne doit payer ni impôts, ni taxes de transports (ou à peine) en attendant sans doute qu'on lui promette les denrées de première nécessité à vil prix."*
>
> Rapport du 19 juillet 1926. Archives municipales de Toulouse.

Ces révisions de tarifs décidées à la hâte,sous la pression des circonstances, ne pouvaient se renouveler périodiquement. Il était de plus en plus nécessaire de se soumettre aux dispositions législatives en vigueur et de réviser complètement le traité de 1902 pour mettre fin à une politique des transports en commun qui se décidait presque au jour le jour depuis la guerre. Ce fut l'objet du 7° avenant à ce traité, signé en 1929, qui reprit entièrement le texte initial afin de régler sur de nouvelles bases et de façon durable les rapports de la Ville de Toulouse et de son concessionnaire.

2.La révision du traité de concession: le 7° avenant de 1929.

a) un choix fondamental: le refus de la régie intéressée.

En 1913 puis en 1916, le législateur avait offert aux collectivités locales qui le désiraient les moyens d'engager une procédure de révision des contrats passés antérieurement pour l'exploitation des transports en commun dans les villes. La gestion d'un tel service public se révélant beaucoup plus aléatoire qu'avant guerre, il convenait de trouver des solutions susceptibles d'intéresser encore les sociétés privées.

La Ville de Paris et le Département de la Seine avaient donné l'exemple avec de nouveaux contrats instituant le régime de la régie intéressée. Cela supposait bien sûr le rachat des concessions antérieures mais laissait aux élus locaux le pouvoir de fixer comme ils l'entendaient les normes de l'exploitation (horaires, itinéraires, fréquences...), en un mot, le pouvoir d'adapter constamment le service à la situation du moment ou aux voeux de la population, à charge pour la collectivité d'éponger le déficit éventuel qui pourrait résulter de ces choix. La gestion quotidienne des réseaux, désormais propriété des collectivités locales, était cependant affermée à une société privée, simple prestataire de services, qui recevait chaque année une somme forfaitaire augmentée d'une prime variable selon les résultats obtenus (64).

> *"L'adoption du régime de la régie est la consécration indispensable du caractère de service public reconnu progressivement aux transports en commun: un tel service ne peut être laissé à la bonne volonté des compagnies concessionnaires qui, le passé l'a montré, manifestent une répugnace profonde à exécuter les clauses des cahiers de charges qui leur sont défavorables."*
> P.Merlin. (64) p.49.

Lyon, Marseille, Rouen, Bordeaux, Nancy...avaient suivi l'exemple parisien. A Lille et Nice, au contraire, c'est le système antérieur de l'exploitation aux risques et périls du concessionnaire qui l'avait emporté.

Instruits de ces expériences mais échaudés par leurs difficiles rapports avec les administrateurs de la STCRT entre 1920 et 1925, les élus toulousains se trouvaient devant un choix fondamental: la régie intéressée ou le statu quo dont on avait pu apprécier avantages et inconvénients. De leur côté, les nouveaux gestionnaires de la STCRT semblaient pencher en faveur de la régie intéressée, solution de prudence pour eux, dont ils se disaient prêts à assumer la charge.

L'étude préalable fut confiée par la Ville de Toulouse à M. de Rocheray, Ingénieur en Chef des Ponts et Chaussées à Carcassonne. Quant aux usagers, ils ne manquèrent pas d'alimenter le débat, comme en témoignent de multiples lettres, dont celle-ci,particulièrement savoureuse, adressée au Maire de Toulouse.

Monsieur le Maire,

Ayant appris que la Municipalité avait décidé dans sa dernière réunion officielle de signer un accord de longue durée avec les tramways (dix ans) et ne tenant pas à ce que vous fassiez une boulette, je viens

par la présente vous signaler mon point de vue d'usager et de contribuable. Un avenant de longue durée dans la période incertaine où nous vivons, où le prix de la vie n'est pas stable, ne peut être qu'une gaffe. En effet dans les six mois, un an ou trois ans, mais sûrement avant dix ans, soit à la suite d'une faillite de notre franc, d'un impôt sur le capital, soit à la suite d'un plan Dawes français en règlement des dettes inter-alliées, le prix de la vie peut revenir à ce qu'il était en 1914 et dans ce cas, les tarifs resteront-ils les mêmes qu'aujourd'hui? Donc un avenant de longue durée doit prévoir la baisse des prix et des tarifs et par contrepartie la hausse! La population qui comprend en rechignant un peu que quand la vie augmente les tarifs doivent augmenter, ne comprendrait pas que si la vie diminue comme en Allemagne, les tarifs ne baissent pas..

Des socialistes devraient avoir ce programme et pour l'appliquer, essayer de revenir au Capitole dans les trois ans et alors ce serait le rêve n'est-ce pas?

Voulant espérer que vous éviterez la gaffe de ne pas prévoir la hausse et la baisse des marchandises, main d'oeuvre et coût de la vie pendant la période de dix ans, je vous la serre bien fort."

Le 29 mars 1926.

Archives municipales de Toulouse.

Tous les renseignements étant réunis, le Conseil municipal put délibérer sur la question dans sa séance du 27 janvier 1928. Ce sont essentiellement des préoccupations financières qui emportèrent la décision en faveur du statu quo, c'est-à-dire la poursuite de l'exploitation des transports en commun aux risques et périls du concessionnaire.

"L'obligation pour la Ville de combler le déficit sur les ressources propres de son budget constituait un aléa extrêmement dangereux pour l'avenir. En effet, la certitude de garantie du déficit pouvait inciter les Administrateurs à pratiquer la théorie du moinde effort, et à ne pas administrer dans les meilleures conditions, et la Ville aurait été engagée, pour une période longue, à indemniser, malgré la surveillance qu'elle aurait pu exercer, la Société TCRT de sa mauvaise gestion. Ce sont ces raisons qui ont déterminé le Conseil Municipal

à abandonner la régie intéressée."
Rapport de M.Poulard. Séance du 27 janvier 1928. Bulletin Municipal.

Dans le même temps, afin d'éviter un procès avec la STCRT qui réclamait encore de fortes indemnités pour des charges extra-contractuelles remontant à la période de la guerre (20 millions de F., soit 40% du budget de la Ville à cette époque), la Ville acceptait de prolonger la concession de 15 ans, ce qui portait son terme au 31 décembre 1967. Pour les mêmes raisons, et par dérogation au cahier de charges-type établi par le gouvernement en 1917, elle renonçait à la clause qui faisait obligation au concessionnaire de lui céder ses biens immobiliers à l'expiration de son contrat. Clause jugée anodine en 1929, mais dont l'abandon coûtera fort cher à la collectivité quarante ans plus tard.

Refusant avant tout de prendre en charge le déficit éventuel des transports en commun, la municipalité se liait à nouveau, et pour 38 ans, à une société privée, malgré tous les inconvénients qu'avait présentés une telle situation dans les années 1920. N'était-ce pas accepter une lourde hypothèque sur l'avenir? Si la menace d'un déficit était aussi chronique qu'on pouvait le craindre, il était bien évident que le concessionnaire allait être contraint d'en faire supporter les conséquences aux usagers, soit en augmentant les tarifs, soit en proposant des services de qualité inférieure afin de réduire les dépenses d'exploitation. Dans un cas comme dans l'autre, la majorité socialiste qui gérait la Ville pourrait toujours désigner à la vindicte publique la gestion de la société privée, le refus de la régie intéressée lui ayant épargné d'endosser la responsabilité de tels choix ou les conséquences financières qu'aurait entraîné une autre politique des transports en commun, plus conforme aux besoins de la population.

Avait-on au moins saisi l'occasion de cette renégociation du traité de 1902 pour combler quelques lacunes qui, à l'expérience, s'étaient révélées dommageables pour la collectivité? Dans quelle mesure, en particulier, la municipalité s'était-elle ménagé la possibilité d'imposer, le moment venu, les modifications que ne pourraient manquer d'exiger l'évolution de l'urbanisation et des techniques de tranports collectifs au cours des décennies suivantes?

b) <u>Le réseau</u>.

Le réseau — ville et banlieue urbaine — défini par le 7° avenant ne présentait aucune innovation géographique majeure. On s'était contenté d'enregistrer dans les textes officiels quelques modifications ou creations

de lignes intervenues depuis la fin de la guerre. La carte n°13 permet d'apprécier la modestie de ces changements.

Tous les itinéraires desservis par les tramways électriques avant 1914, en application du traité de 1902, étaient bien sûr maintenus. On ne relève que de très légères additions sur le réseau ville. Il s'agit de lignes dont la création ou le tracé avaient été imposés par la situation de guerre pour la desserte de la Cartoucherie et de la Poudrerie.

— le réseau des lignes de ville.

L'Arsenal de Toulouse était installé près de la vieille ville, non loin des Facultés des Lettres et de Droit. Dès la fin du XIX° siècle, certaines de ses activités les plus dangereuses avaient été transférées à la périphérie du territoire communal, en bordure de la route d'Auch, à proximité du champ de manoeuvre de l'Artillerie (Polygone). Ainsi était né l'Atelier de Fabrication que les Toulousains ont toujours appelé la Cartoucherie. Cette usine prit un essor considérable pendant la guerre de 1914-1918 et la nécessité d'établir des liaisons rapides avec l'Arsenal conduisit l'autorité militaire à demander l'ouverture d'un service de tramways destiné au transport des marchandises entre les deux établissements. La tâche ne présentait pas de difficulté particulière: il suffisait de raccorder quelques voies déjà en place et de construire quelques centaines de mètres d'embranchements puisque la ligne de tramways qui assurait la liaison entre le centre ville et la commune de Colomiers passait à proximité de la Cartoucherie. Le 10 novembre 1915 tout était en place (161)

Le trafic militaire interrompu le 1° mars 1919, les infrastructures furent presqu'aussitôt réutilisées pour le transports des voyageurs. Le 12 août 1920, la Société Pons mettait en service une nouvelle ligne de tramways, incorporée au réseau ville, entre le centre et la Cartoucherie. Elle se justifiait amplement pour le transport de la main d'oeuvre toujours employée dans l'Atelier de Fabrication dont les effectifs se stabilisèrent autour de 2 000 personnes après avoir atteint près de 15 000 en 1918. La Ville de Toulouse n'eut bien sûr aucune difficulté pour obtenir la création de ce service en contrepartie d'une hausse des tarifs, lors de la signature du premier avenant au traité de 1902.

Ce sont également des impératifs militaires qui furent à l'origine des lignes de tramways électriques vers Empalot et Braqueville. Depuis le milieu du XIX° siècle, la Poudrerie Nationale était installée dans la partie méridionale de la vaste Île du Château, au sud de la ville. Les besoins de la défense y décuplèrent l'activité entre 1914 et 1918. A la demande du Ministère de la Guerre, deux lignes de tramways électriques furent prolongées ou dotées d'embranchements pour assurer le transport des milliers de personnes qui y travaillaient

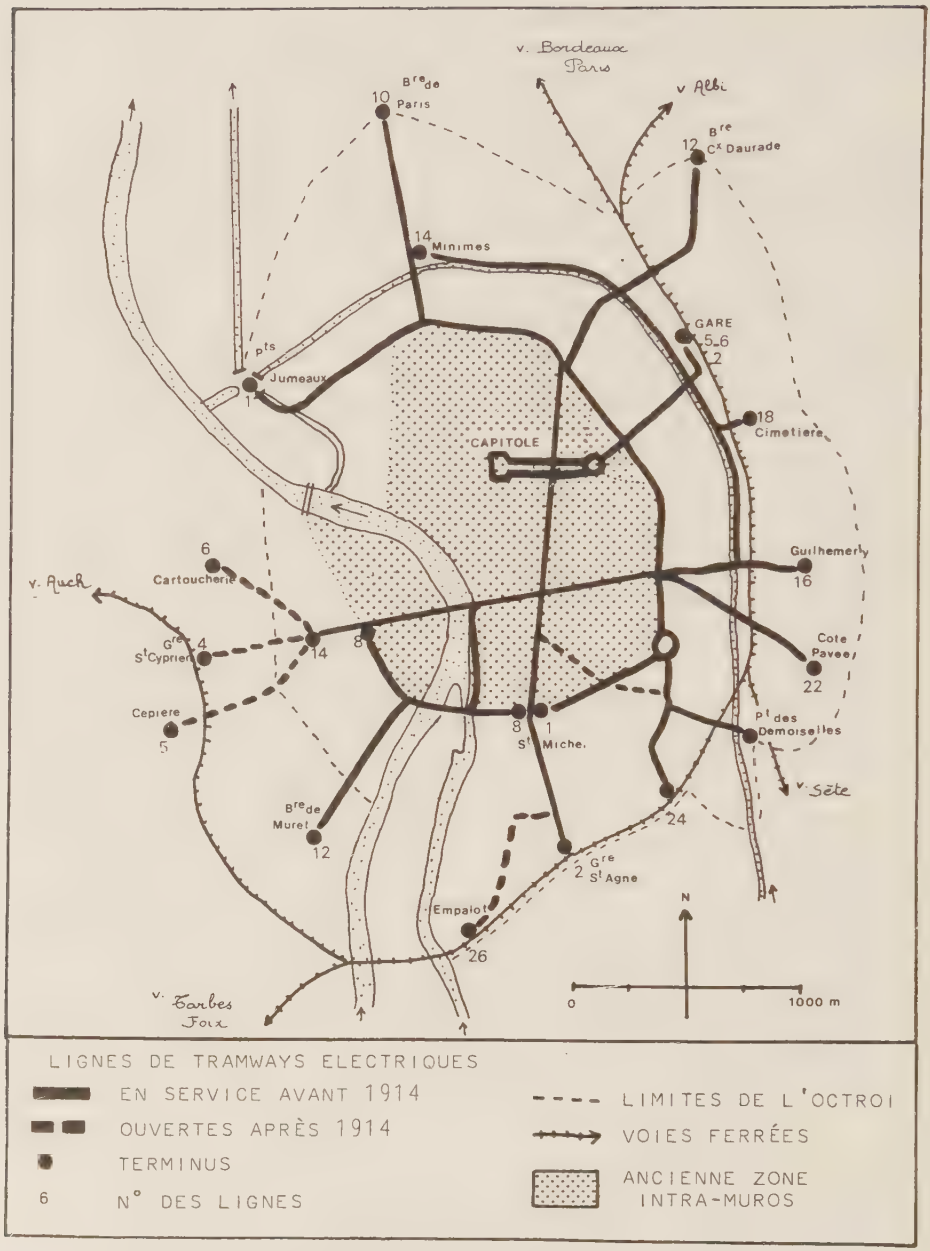


FIG. 13 . LE RÉSEAU "VILLE" DES TRAMWAYS ÉLECTRIQUES EN 1930 .

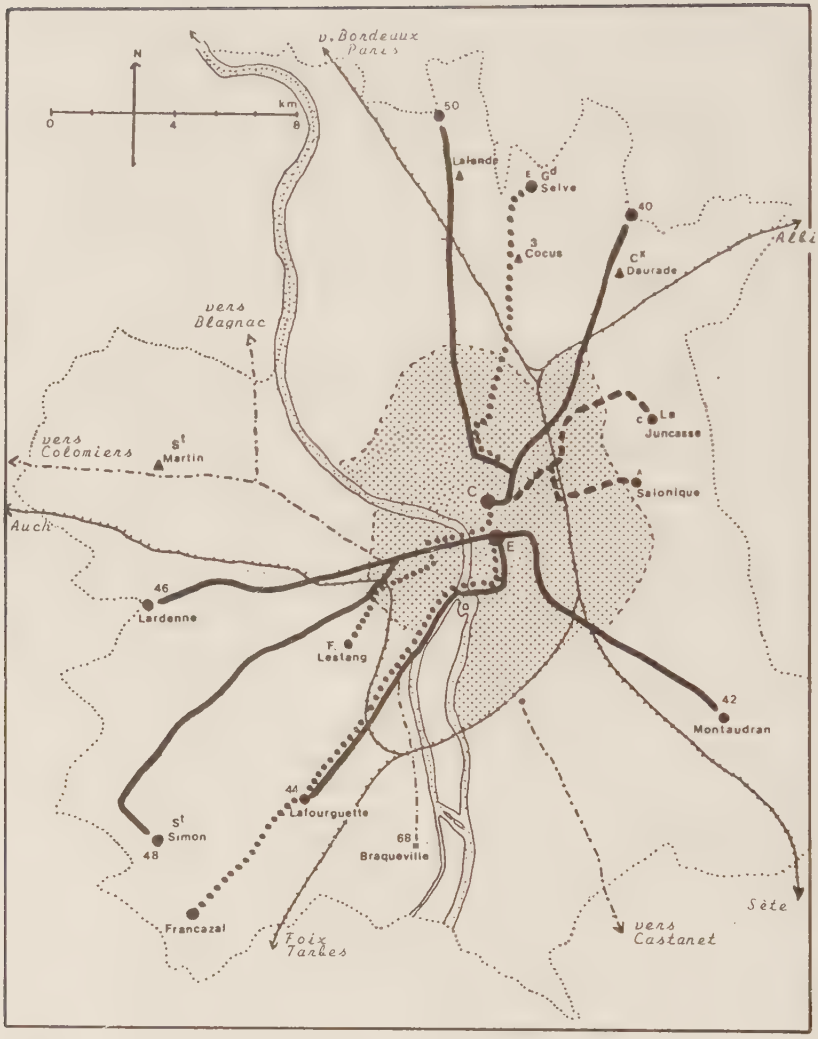
au plus fort du conflit. L'une sur la rive droite de la Garonne, vers Empalot, l'autre sur la rive gauche jusqu'à l'actuelle usine chimique de l'APC (ex-ONIA), au lieu-dit Braqueville. La première utilisait en grande partie les voies de la ligne Esquirol-Saint-Agne, la seconde n'était que le prolongement de la ligne Capitole-Barrière de Muret et empruntait l'itinéraire prévu par le Département pour un futur service de banlieue suburbaine vers les communes voisines de Portet et de Pinsaguel. Elles furent ouvertes presque simultanément au cours de l'année 1917 et maintenues en exploitation après la fin des hostilités.

Reste enfin la ligne de la Cépière, elle aussi incorporée officiellement à la concession en 1929. Elle fonctionnait déjà depuis quelques années, née de l'engouement des Toulousains pour les courses de chevaux qui se déroulaient dans l'Hippodrome installé sur la rive gauche mais relativement loin des dernières constructions du faubourg Saint-Cyprien. La Société Pons avait pris l'habitude d'organiser des services spéciaux les jours de réunions hippiques. Il lui suffisait simplement de faire circuler quelques convois supplémentaires sur la ligne de banlieue urbaine électrifiée depuis 1910 et qui desservait le hameau de Saint-Simon.A partir de 1926, ces services occasionnels devinrent réguliers, tous les jours de la semaine, entre la place Esquirol et la Cépière.

Au total, ces lignes nouvelles qui apparaissent dans le 7° avenant de 1929 ne traduisent nullement une quelconque volonté d'étendre le réseau pour mieux l'adapter au mouvement de l'urbanisation. Seuls des impératifs stratégiques ou l'existence d'un courant de trafic occasionnel avaient permis ces innovations peu onéreuses puisque la voie ferrée et la ligne aérienne était le plus souvent en place avant la guerre. En 1929, on se contenta tout simplement d'inclure dans la liste des lignes à exploiter les dessertes qui fonctionnaient déjà vers La Cartoucherie, Empalot et la Cépière, la ligne de Braqueville étant considérée comme devant relever, quand elle serait prolongée, du réseau suburbain concédé par le Département. Tout cela montrait cependant qu'il n'était pas impossible d'envisager, sans investissement excessif, de sensibles améliorations d'un réseau que l'on se résignait un peu vite à considérer comme pratiquement immuable dans sa configuration géographique.

— le réseau de banlieue urbaine.

Sur le réseau de tramways électriques desservant la banlieue urbaine la situation était encore plus figée. La liaison Esquirol-Saint-Agne — à la limite du territoire communal — fut même suspendue provisoirement, la Ville ne faisant qu'entériner un état de fait dans la mesure où son exploitation avait cessé depuis



ZONE D'OCTROI

VOIES FERRÉES

LIMITES DE LA COMMUNE DE TOULOUSE

NOYAUX VILLAGEOIS

LIGNES DE TRAMWAYS EN SERVICE AVANT 1914

LIGNES D'AUTOBUS CRÉÉES EN 1926

LIGNES D'AUTOBUS EXTRA-CONTRACTUELLES (1933)

LIGNES DE TRAMWAYS DESSERVANT LA BANLIEUE SUBURBAINE

TERMINUS

FIG.14 . LA DESSERTE DE LA BANLIEUE URBAINE PAR LES TRANSPORTS EN COMMUN (1930-1939).

que l'électrification de la voie ferrée Toulouse-Bayonne ne permettait plus aux deux voies, doublées de leur lignes électriques aériennes, de se croiser à niveau. Les usagers des tramways qui souhaitaient aller au-delà du passage à niveau installé sur la R.N.113 près de l'Ecole Normale d'Instituteurs devaient donc changer de véhicule et emprunter un nouveau tramway qui faisait la navette entre ce passage à niveau et la commune de Castanet. On considéra alors que l'ancienne liaison Esquirol-Saint-Agne faisait double emploi avec la ligne de ville qui fonctionnait entre la Gare et la barrière Saint-Agne, désormais fixée à hauteur de la voie ferrée Toulouse-Bayonne. Ne pouvant échapper aux inconvénients d'un transbordement, les voyageurs à destination du hameau de Saint-Agne pouvaient donc emprunter d'abord cette ligne, puis au-delà le service de banlieue suburbaine vers Castanet qui, de son côté, ne pouvait plus pénétrer comme auparavant jusqu'au coeur de Toulouse. Mais tout cela n'était admis qu'à titre provisoire dans le 7° avenant, le retour à la situation antérieure devant s'effectuer dès qu'auraient été réalisés les aménagements nécessaires pour permettre le croisement des voies des tramways urbains et des voies du chemin de fer de la Compagnie du Midi. Une clause qu'on s'empressa d'oublier et dont nul ne semble s'être souvenu quand les autobus remplacèrent les tramways ou, quelques années plus tard encore, quand fut aménagé un passage dénivelé permettant de supprimer les inconvénients d'un passage à niveau sur un axe routier de plus en plus chargé. A ce moment-là pourtant le rétablissement des services de transports en commun entre le centre-ville et le hameau de Saint-Agne aurait répondu aux voeux de tous ceux qui commençaient à fréquenter les établissements scolaires et universitaires de Rangueil.

En 1929 déjà, pouvait-on se contenter de reconduire pour 38 ans encore un réseau de banlieue urbaine conçu avant 1914 alors que la croissance spatiale de la ville reprenait après la pause des années de guerre? Les lacunes étaient pourtant évidentes et souvent dénoncées par les habitants qui avaient élu résidence hors des limites de l'octroi. L'une d'entre elles était beaucoup trop criante pour qu'on n'y apportât aucun remède, fût-ce au prix d'investissements plus importants.

A l'est du canal du Midi, au-delà de la gare Matabiau et du Cimetière, les constructions avaient franchi la butte du Calvinet et commençaient à gagner sur l'autre versant vers la vallée de l'Hers qui marque à cet endroit la limite du territoire communal de Toulouse. Les habitants de cette zone (Roseraie, Juncasse, Coquille...) avaient multiplié démarches et pétitions auprès de la municipalité pour obtenir la création d'un service de transports en commun d'autant plus souhaité que la topographie des lieux rendait malaisé le recours systématique à la bicyclette pour se rendre dans le centre

ville.Les lieux-dits Dîne-Tard et Soupetard portent toujours des noms qui évoquent l'heure tardive à laquelle les habitants de ces quartiers rejoignaient leur domicile après leur journée de travail. Mais la faiblesse du peuplement, sa dispersion, n'incitaient guère la STCRT à organiser une desserte dont la rentabilité immédiate n'était pas évidente. Le traité de 1902 ne lui en faisait d'ailleurs aucune obligation. Et, de plus, elle pouvait se retrancher derrière des arguments techniques: les pentes du Calvinet trop fortes dans ce secteur ne permettaient pas d'envisager la circulation de tramways électriques. Toutefois, en 1926, dès leur nomination, et en gage de leur bonne volonté, les nouveaux administrateurs de la Société proposèrent une solution de compromis en créant deux lignes dites A (Capitole-Salonique) et C (Capitole-Juncasse). Mais, pour la première fois dans l'histoire des transports en commun urbains à Toulouse, leur exploitation fut assurée par des autobus. Le fait mérite qu'on s'y attarde.

Les autobus urbains avaient fait leur apparition à Paris dès 1905. A Toulouse, c'est en 1926 seulement que la STCRT fit l'acquisition des six premiers véhicules de ce type. C'est que l'autobus apparaissait alors comme un pis aller permettant d'assurer immédiatement la desserte de nouveaux itinéraires dont l'équipement pour la circulation de tramways électriques aurait demandé de longs délais.et, surtout, des investissements beaucoup plus lourds. Les riques financiers d'une ligne nouvelle exploitée par autobus ne pouvaient prêter à conséquence même à un moment où la STCRT connaissait de sérieuses difficultés pour équilibrer son compte d'exploitation. Il y avait donc là une solution à ne pas négliger si l'on voulait rattraper un peu du retard accumulé depuis 1914 en matière de transports en commun.

Comme elle l'avait fait pour les modifications apportées à quelques lignes de tramways électriques, dans le 7° avenant, la municipalité se contenta d'entériner l'existence de ces deux lignes "d'omnibus urbains" et d'en fixer les conditions d'exploitation dans un cahier de charges particulier.

Qu'il s'agisse des tramways électriques ou des lignes exploitées par autobus, on cherche vainement dans le texte de 1929 une allusion aux lignes à créer dans les années suivantes. Comme en 1902, la municipalité s'engageait pour de longues années sans avoir obtenu — si tant est qu'elle l'ait souhaité — des garanties sur cette question. Or, il ne faisait aucun doute que la création de nouvelles lignes de transports en commun allait s'imposer à brève échéance car de nombreux quartiers neufs prenaient corps dans des secteurs que n'atteignaient encore ni les tramways ni les autobus.

A la fin des années 1920 le visage de Toulouse changeait rapidement. La population communale était passée de 150 000 habitants avant guerre à plus de 200 000 en 1931 et l'urbanisation progressait sous la forme de petites maisons individuelles, ce qui accélérait encore davantage la croissance spatiale de la ville.

> *"Après 1919, la prédominance presque exclusive de la petite maison donna une telle étendue aux quartiers neufs que ceux-ci s'installèrent partout; d'ailleurs le progrès de l'usage de la bicyclette et de l'automobile affranchissait dans une large mesure leurs habitants de la sujétion des transports en commun. L'expansion en tâche d'huile ou en nébuleuse pouvait ainsi s'étendre loin ne laissant en dehors que les régions aux conditions d'habitat trop défectueuses comme Pech-Davy trop abrupt pour les véhicules automobiles eux-mêmes ou les abords du Canal du Midi en amont du Pont des Demoiselles, trop humides."*
> J.Coppolani. (95) p.320

En fait, le recours à la bicyclette et, accessoirement, à l'automobile pour les catégories sociales les plus aisées, ne se généralisa vraiment que dans la mesure où les transports en commun n'évoluaient guère en fonction des progrès de l'urbanisation. Pourquoi donc, alors qu'il en était encore temps, les pouvoirs publics n'ont-ils pas profité de la révision du traité de 1902 pour imposer de nouvelles lignes ou tout au moins pour se réserver la possibilité d'agir en ce sens au cours des années suivantes? Deux séries de causes ont sans doute joué, les unes relevant de la politique urbaine des élus locaux à cette époque — ou de l'absence de politique urbaine —, les autres, tout aussi déterminantes, de l'état matériel du réseau existant et des difficultés financières incontestables de la STCRT après des années de gestion désastreuse entre 1920 et 1926.

L'absence de toute planification urbaine se saurait surprendre dans le contexte politico-économique de l'entre-deux-guerres.

> *" Entièrement absorbées par l'exécution de leurs plans à l'intérieur de la ville jusqu'en 1914 et débordés ensuite par la rapidité de l'extension des maisons, les municipalités ont laissé la ville pousser toute seule."*
> J.Coppolani. (95)

Il faut toutefois porter à l'actif des municipalités toulousaines de cette époque un lot important de solides réalisations d'intérêt général: alimentation en eau de la ville avec l'installation de la station de pompage

et des filtres de Pech-Davy, ensemble sportif de l'Île du Château, usine d'incinération des ordures ménagères avec récupération de la chaleur pour chauffer les édifices publics... Mais l'absence totale de maîtrise de l'urbanisation eut de très graves conséquences, toujours sensibles dans l'organisation actuelle de la voirie. Chaque lotissement poussait dans la plus totale indépendance par rapport à ses voisins au point de donner aux faubourgs modernes de Toulouse l'aspect d'un puzzle constitué de petites unités fort mal reliées au réseau des voies anciennes qui convergeaient vers le centre de la ville. Lorsque le lotissement était petit, on se bornait à faire déboucher tous les lots sur le chemin rural ou la route voisins, mais dès qu'il était un peu plus étendu il fallait nécessairement y ménager des rues pour y permettre la circulation. Or ces rues entraînaient de grands frais pour les lotisseurs car aux travaux de voirie exigés pour obtenir l'autorisation de lotir s'ajoutait la perte des terrains correspondants qui ne pouvaient être vendus, même si on s'arrangeait pour en faire supporter le coût aux riverains. Aussi s'efforçait-on de réduire au maximum l'emprise des rues dans ces lotissements en multipliant impasses et rues coudées. Une fois assurée à l'économie la circulation interne, les liaisons avec l'extérieur s'effectuaient toujours par la voirie ancienne dont le calibre et le tracé typiquement ruraux s'avéraient fort mal adaptés à une circulation intense,et presque toujours inaccessible aux véhicules de transports en commun, même après quelques améliorations de détail, toujours très tardives, comme le remplacement des fossés latéraux par des trottoirs.

Ce réseau de voirie incohérent et malcommode est aujourd'hui encore un handicap considérable pour la vie de ces quartiers où la circulation et, surtout, le stationnement des automobiles individuelles ont encore aggravé la situation, la plupart des immeubles riverains étant dépourvus de garages dont on ne pouvait prévoir l'utilité au moment de leur construction. Ainsi, en dehors des grands axes déjà desservis par les tramways avant 1914, bien rares étaient les itinéraires susceptibles d'être empruntés par les lignes de transports en commun, fussent-elles exploitées avec des autobus dont la circulation n'imposait pas les mêmes contraintes. A Toulouse,les problèmes posés par une voirie étroite,au tracé aberrant, ne se limitent pas comme on pourrait le croire au seul centre ville, ils n'ont cessé de décourager la bonne volonté de ceux qui, depuis une dizaine d'années, ont tenté d'améliorer la desserte par des transports collectifs de ces nombreux quartiers de lotissements édifiés pendant l'entre-deux-guerres.

Dans ces conditions, on comprend que les élus locaux de 1929 n'aient pas eu beaucoup d'arguments pour imposer à la STCRT une réorganisation de son réseau de tramways qui aurait pris en compte les nouvelles données de l'urbanisation. Seule une volonté affirmée de planifier

la croissance spatiale de la ville aurait pu entraîner la municipalité à choisir la régie intéressée qui, seule lui aurait laissé l'initiative, à tout moment, de créer ou de prolonger une lignes dès que s'engageait une opération immobilière d'envergure à la périphérie. Ces préoccupations dirigistes n'existaient pas et seule la perspective inquiétante de combler le déficit éventuel de l'exploitation des tramways qu'impliquait automatiquement l'adoption de ce nouveau cadre juridique, semble avoir hanté les esprits. Les transports en commun n'ont jamais été considérés comme un moyen de guider l'extension de la ville pour la simple raison que n'existait pas une véritable politique d'urbanisation.

Mais d'autres raisons expliquent aussi que la Ville de Toulouse se soint contentée d'entériner la carte du réseau de tramways et d'autobus telle qu'elle existait au moment de la signature du 7° avenant. Partant du principe que le concessionnaire ne devait recevoir aucune subvention sur fonds publics, on ne pouvait lui demander tout à la fois de remettre en état son matériel ainsi que les infrastructures déjà en place,et de se lancer dans d'importants travaux pour la création de lignes nouvelles . On choisit donc de parer au plus pressé en établissant un échéancier précis: au cours des vingt années à venir, alors qu'à cette époque ses recettes annuelles s'élevaient à 20 millions de F. environ, la STCRT s'engageait à investir 31 millions de F. On n'entrera pas ici dans le détail des opérations prévues. Retenons seulement que 13 millions de F. devaient être utilisés pour le matériel roulant, l'essentiel de cette somme étant destiné à la modernisation du parc existant que l'on se proposait d'effectuer dans les ateliers mêmes de la Société, le reste, à l'acquisition de dix nouvelles motrices de tramways et de cinq autobus.Les travaux à entreprendre sur les voies de roulement étaient estimés à plus de 15 millions; il s'agissait de la réfection de certaines voies ou de leur doublement sur quelques itinéraires trop chargés pour un écoulement correct du trafic. Prolongements et créations delignes étaient évoqués de façon tout aussi imprécise qu'en 1902, leur réalisation semblant toujours aussi improbable puisqu'elle supposait que la Municipalité ait apporté, auparavant, d'importantes modifications dans l'organisation du centre ville (percées, élargissements, alignements...), programme tellement ambitieux qu'il n'a jamais dépassé le stade des bonnes intentions. On avait toutefois admis la possibilité de modifier l'échéancier des travaux, et le concessionnaire avait accepté, si la Ville l'exigeait, d'incorporer dans ses programmes annuels toutes les opérations de premier établissement que pourrait entraîner la création de lignes et de services nouveaux. Mais cet engagement était de pure forme et ne concernait que le calendrier arrêté d'un commun accord et non le montant des investissements au cours des deux décennies suivantes. De plus la création

d'une ligne nouvelle ne pouvait être demandée que si certaines conditions étaient réunies: la recette devait être *"susceptible de couvrir les dépenses totales d'exploitation, ainsi que des charges de renouvellement et des charges financières correspondantes, telles qu'elles ressortiraient des bilans prévisionnels établis par le concessionnaire"*. Etait donc exclue la possibilité d'imposer à la STCRT, au nom de l'intérêt général, l'exploitation d'une ligne déficitaire non prévue par le contrat. La notion de péréquation entre lignes bénéficiaires et lignes déficitaires n'était toujours pas retenue dans le texte de 1929 et l'on s'en tenait à la rentabilité de chaque ligne nouvelle prise séparément, le déficit de l'une — fut-il provisoire — ne pouvant être compensé par les excédents réalisés sur des lignes plus anciennes et mieux fréquentées. Seul l'article 15 du 7° avenant introduisait timidement une clause favorable à l'idée de péréquation: la Ville se réservait le droit d'obliger l'exploitant à créer ou à prolonger une ligne déficitaire, dans le cas seulement où l'excédent d'exploitation du réseau entier présenterait un excédent de 10%, situation fort improbable dans la conjoncture du moment! Fixer un tel seuil pour que commence à jouer une péréquation entre les différentes lignes constituait un handicap évident pour le développement des transports en commun toulousains. Partant de là, on ne pouvait envisager la desserte d'un nouvel itinéraire que dans des zones déjà bien peuplées, c'est-à-dire beaucoup trop tard pour que les habitants concernés acceptent de modifier les habitudes acquises et abandonnent deux roues, ou ultérieurement automobiles individuelles, pour leurs déplacements.

Les quelques clauses nouvelles introduites dans le 7° avenant au traité de 1902 ne doivent donc pas faire illusion. La municipalité socialiste qui ratifia ce texte avait surtout tenté de rétablir le fonctionnement normal d'un système de transports en commun qui s'était dangereusement dégradé depuis la guerre. L'extension du réseau était sacrifiée à sa remise en état. La tâche avait été jugée suffisamment ambitieuse pour que toutes les procédures relatives à la création de lignes nouvelles n'aient pas retenu, comme on pouvait l'espérer, l'attention d'élus locaux plus enclins à gérer le présent qu'à construire l'avenir de leur cité. On conçoit alors qu'ils se soient surtout attachés à obtenir du concessionnaire des améliorations indispensables au fonctionnement correct d'un service public. Mais, même en ce domaine, avaient-ils vraiment les moyens de discuter les objections plus "techniques" que politiques que faisaient valoir les responsables de la STCRT?

c) *l'exploitation*.

— la soudure des lignes de ville. A l'origine, on la vu, les lignes de tramways électriques convergeaient toutes vers le centre de la ville. La concentration des terminus en des lieux précis (places du Capitole, Esquirol, Jeanne d'Arc, square et carrefour Lafayette) n'allait pas sans poser de nombreux problèmes. A certaines heures, les motrices et les remorques en stationnement encombraient la chaussée au point que les manoeuvres de retournement devenaient de plus en plus difficiles au milieu du flot grandissant de la circulation des automobiles et des charrettes. Sur la place du Capitole, déjà bien pourvue en terminus, avaient été reportées quelques têtes de lignes supplémentaires initialement fixées à l'extrémité de la rue d'Alsace, près de la place Jeanne d'Arc, en un lieu que le public jugeait trop excentrique. Ce transfert avait encore multiplié les encombrements tous les matins, lorsque le grand marché de plein air attirait en ce lieu la foule des marchands forains et des chalands.

Afin d'éviter tous ces inconvénients et dans le souci d'améliorer la rotation du matériel, les responsables de la STCRT tentèrent de limiter le nombre de terminus dans le centre sans pour autant réduire la desserte de cette zone qui polarisait ou induisait la grande majorité des déplacements urbains. Il suffisait pour cela de souder deux à deux les lignes radiales du réseau. On réunit ainsi les lignes Capitole-Barrière de Paris et Capitole-Pont des Demoiselles; les tramways reliaient de ce fait la Barrière de Paris au Pont des Demoiselles en traversant entièrement le centre ville, où les anciens terminus, place du Capitole, devenaient un simple arrêt, le reste de l'itinéraire demeurant inchangé. Pour un aller-retour complet, le nombre des manoeuvres se trouvait ainsi réduit de moitié. Cette solution présentait un grand intérêt puisqu'elle permettait de maintenir les fréquences antérieures en n'utilisant que huit motrices au lieu de douze. Les Toulousains qui ont fréquenté assidument les tramways réalisent sans doute beaucoup mieux que les jeunes générations habituées aux autobus tous les avantages de ces modifications. Ils se souviennent encore des incidents et des pertes de temps qu'occasionnaient les manoeuvres de retournement à chaque terminus. Actionner les aiguilles, changer le sens de la flèche à l'aide d'une longue corde...tout cela nécessitait une parfaite entente entre le wattman et son (ou ses) associée féminine, la receveuse, qui profitait de l'occasion pour donner libre cours à son tempérament méridional en maniant l'invective dans une langue savoureuse. Il faut bien reconnaître qu'une partie de ce personnel féminin, souvent réquisitionné pendant la guerre dans des quartiers où s'exerçait le plus vieux métier du

monde, comptait dans ses rangs quelques figures hautes en couleur. En 1925, sur les 261 wattmen et 410 receveurs qui formaient le "personnel roulant" de la STCRT, on comptait respectivement 31 et 319 agents féminins.

C'est donc pour des raisons essentiellement techniques que furent soudées, à partir de 1920, la plupart des lignes de ville, qui fonctionnent toujours ainsi. Pour l'usager, ces modifications ne présentaient qu'un intérêt limité. Par le biais du sectionnement, les tarifs continuèrent d'être calculés sur des bases identiques. Quant au choix des lignes réunies deux à deux, il ne semble pas qu'on ait pris en considération les besoins du public. Pour que l'opération soit rentable, il fallait avant tout que les lignes à souder aient un trafic comparable afin d'ajuster au mieux l'offre à la demande sur toute la longueur de l'itinéraire. C'est ce critère qui a guidé les décisions. A l'époque, comme aujourd'hui, très rares sont les usagers qui effectuent la totalité du parcours: le tramway arrivant au centre de la ville se vidait et de nouveaux voyageurs prenaient le relais pour effectuer là seconde partie du trajet. Le tracé en apparence bizarre de certaines lignes actuelles s'explique ainsi aisément, et leur numérotation est un héritage direct de la réorganisation effectuée dans les années 1920, qui fut officiellement reconnue par le 7° avenant au traité de 1902.

Après ces modifications, le réseau de ville ne comptait plus que cinq têtes de lignes dans le centre au lieu de 13 précédemment. Par contre, l'exploitation des lignes de banlieue urbaine n'était pas modifiée et les terminus restaient fixés dans la zone centrale.

Libérées d'une partie des motrices et des remorques qui y stationnaient habituellement, les places du Capitole et Esquirol purent alors accueillir les autobus qui commençaient à desservir la banlieue suburbaine et dont une convention STCRT-Département, également signée en 1929, fixait les modalités d'exploitation.

— les fréquences. Comme en 1902, le cahier de charges annexé au 7° avenant imposait au concessionnaire l'obligation d'effectuer un nombre minimum de services sur chaque ligne.

Pour le réseau de ville, le nombre de voyages quotidiens dans chaque sens variait de 82 à 200 selon les itinéraires. On ne peut donc parler d'une amélioration sensible par rapport aux normes déjà très sévères établies en 1902. Dans quelques cas, certains terminus se trouvèrent même moins bien desservis qu'antérieurement: 124 services au lieu de 150 aux Ponts-Jumeaux, 120 au lieu de 150 à Croix-Daurade. Cela compensait le renforcement des fréquences vers d'autres quartiers comme Guilheméry où le nombre minimum de

services quotidiens passait de 80 à 120. Tout cela donnait des passages très rapprochés, et rares sont les lignes de ville actuelles qui peuvent offrir de telles prestations aux usagers.

Un peu négligées jusque là, les lignes de banlieue urbaine bénéficièrent d'une amélioration beaucoup plus nette des fréquences pour répondre à une demande croissante induite par l'urbanisation des faubourgs.

N°	Lignes vers	Nombre minimum de voyages dans chaque sens	
		1902	1929
40	Croix-Daurade	8	12
50	Lalande	8	11
46	Lardenne	8	25
48	Saint-Simon	8	16

Tableau n° 4 . Les fréquences imposées sur les lignes de banlieue urbaine exploitées par des tramways, d'après les cahiers de charges de 1902 et de 1929.

— les tarifs. L'objet principal du 7° avenant était surtout de règler définitivement les modalités de révision des tarifs. Au fur et à mesure que s'éloignait l'espoir d'un retour à la stabilité monétaire, on ne pouvait envisager de s'en tenir à la simple fixation de tarifs maximum comme en 1902. On décida donc d'entériner les tarifs en vigueur depuis 1926 et, sur cette base, de mettre au point un mécanisme précis de révision périodique qui pourrait jouer automatiquement sans nouvelle négociation entre la Ville et le concessionnaire.

Tant pour les tamways que pour les autobus, les deux parties se mirent d'accord pour se référer à un index économique qui incluait, assorties de coefficients divers selon leur part dans les dépenses totales d'exploitation, les dépenses relatives aux salaires (66,5%), aux fournitures diverses (14,44%), à l'énergie (13,77%), aux impôts et aux charges financières (5,27%). Cet index, It pour les tramways, était calculé de façon à égaler 1 dans les conditions de 1927. Chaque année on devait établir sa valeur nouvelle qui déterminerait les tarifs maximums autorisés, selon la formule $T = To \times It$, dans laquelle To désigne le tarif normal en vigueur depuis 1927 et T le nouveau tarif que la STCRT aurait le droit d'appliquer si elle le souhaitait. Si l'index s'établissait à 1,2 — ce qui, théoriquement, indiquait une progression de 20% des

Avant 1914		En 1929 (7° avenant)	
N°	Itinéraires	Itinéraires	N°
	1°) LIGNES EN SERVICE AVANT 1914 (Traité de 1902)		
AE	Ponts-Jumeaux - Lafayette (Wilson)	Ponts-Jumeaux - St Michel	1
BE	Lafayette - Saint Michel		
ME	Pl.Esquirol - Gare StAgne	Gare Matabiau —Gare StAgne	2
CE	Pl.StMichel - Gare Matabiau		
TE	Pl. Esquirol- Gare StCyprien	Gare Matabiau— Gare Saint-Cyprien	4
CE	Gare Matabiau- St Michel		
HE	Pl.St-Michel- Pl.St-Cyprien	pas de modification	8
FE	Capitole-Barrière de Paris	Barrière de Paris — Pont des Demoiselles	10
PE	Capitole-Pont des Demoiselles		
IE	Capitole- Barrière Croix-Daurade	Barrière Croix-Daurade — Barrière de Muret	12
RE	Capitole- Barrière de Muret		
GE	Esquirol-St Cyprien (gare Roguet)	Pont des Minimes — St Cyprien (gare Roguet)	14
UE	Minimes - Pl. Dupuy		
KE	Capitole-Guilheméry	pas de modification	16
LE	Capitole-Cimetière	"	18
OE	Capitole- Côte Pavée	"	22
QE	Capitole-Gravette-Busca	"	24
	2°) LIGNES CREEES APRES 1914		
		Esquirol - Empalot	26
		Gare Matabiau-Cépière	5
		Gare Matabiau-Cartoucherie	6

Tableau n° 5 . Les lignes de ville exploitées par tramways électriques (1929).

D'après le 7° avenant au traité de 1902.

N.B. La gare Matabiau est la grande gare de la Compagnie du Midi. La gare Saint-Agne n'est qu'une halte sur la ligne Toulouse-Bayonne, la gare Saint-Cyprien une gare secondaire sur la ligne Toulouse-Auch. La gare Roguet, sur la rive gauche regroupe les terminus de certaines lignes d'intérêt local exploitées par la Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest.

dépenses d'exploitation —, le prix d'une section qui, en 1927, était de 0,40 F. pouvait passer à 0,40 x 1,2 = 0,48 F.

En acceptant cette procédure de révision automatique des tarifs, la Ville espérait enfin mettre un terme à une situation provisoire malsaine qui n'avait cessé d'empoisonner ses rapports avec la STCRT depuis la fin de la guerre. Ce système fonctionna sans trop d'anicroches pendant une dizaine d'années puis, légèrement adapté, jusqu'à l'expiration de la concession en 1967. En principe donc, les élus locaux ne pouvaient plus protester contre les hausses de tarifs, mais oubliant un peu vite les mécanismes de révision qu'ils avaient approuvé en 1929, ils ne s'en privèrent pas, ce qui était de bonne guerre auprès de leurs électeurs. De même, la révision des tarifs s'effectuant désormais de façon mécanique et n'étant plus négociable, ils perdaient un moyen de pression sur le concessionnaire dont ils avaient su habilement jouer dans les années 1920: en contrepartie d'une autorisation d'augmentation des tarifs, ils ne pouvaient plus demander quelques améliorations dans le fonctionnement des services de transports en commun. Le Préfet, chargé d'homologuer les nouveaux tarifs, devait se borner à prendre acte des motions et des voeux que le Conseil municipal lui adressait régulièrement en ce sens selon un scenario qui ne tarda pas à devenir routinier.

Une fois signé le 7° avenant qui engageait la Ville de Toulouse jusqu'en 1967, les Toulousains pouvaient donc espérer retrouver un service de transports en commun relativement correct. Bien que les engagements en ce sens aient été bien vagues, ils pouvaient encore croire que la STCRT, soucieuse de sa rentabilité financière, ne rechignerait pas trop à créer de nouvelles lignes ou à renforcer certaines dessertes dès que le développement de certains quartiers périphériques serait suffisant pour lui offrir de bonnes perspectives de trafic. Dans le contexte de l'époque, même pour des élus socialistes, la logique du profit, celle de l'économie libérale, semblait suffisante pour résoudre les problèmes au fur et à mesure qu'ils surgiraient. En l'absence de planification urbaine, les engagements contractuels autour de projets précis pour l'extension du réseau de transports collectifs avaient donc paru inutiles.

3. Le réseau de banlieue suburbaine.

Pendant que la Ville de Toulouse négociait la révision du traité de 1902, les pourparlers reprenaient entre la STCRT et le Département pour régler enfin le sort du réseau de banlieue suburbaine qui devait desservir les communes périphériques. En ce domaine la

situation était fort confuse, tant sur le plan juridique qu'au niveau des services qui fonctionnaient déjà.

Une convention de 1914 avait concédé à la Société Pons un réseau de tramways électriques de banlieue suburbaine dont l'exploitation technique devait être harmonisée avec celle des réseaux de ville et de banlieue urbaine. Les lignes de banlieue suburbaine étaient simplement conçues comme le prolongement de certaines lignes de banlieue urbaine dont elles devaient utiliser les mêmes voies sur le territoire de la commune de Toulouse. Sur les 14 itinéraires prévus à l'origine, quatre seulement avaient été équipés pour les tramways électriques, ce qui permettait de desservir sept communes périphériques:

- ligne 60 (ex N'E'): Aucamville-Castelginest.
- ligne 62 (ex N2 E2): Ramonville-Auzeville-Castanet.
- ligne 64 (ex D'E'): Colomiers.
- ligne 66 (ex A2 E2): Blagnac.

Mais la convention n'ayant jamais été approuvée par l'autorité ministérielle, la STCRT assurait leur exploitation sans aucun cadre juridique précis.

Après la guerre de 1914-1918, les difficultés diverses que connut le concessionnaire ne permit pas la reprise des négociations avec le Conseil général. Il faut dire que l'avenir de ce réseau de tramways suburbains apparaissait alors bien incertain, la desserte de certaines communes proches de Toulouse étant maintenant assurée soit par des lignes secondaires de chemins de fer, soit par autobus. L'exploitation des chemins de fer d'intérêt local était surtout conçue dans le but d'améliorer les relations entre les bourgs ruraux du département ou des départements limitrophes avec la métropole régionale; de ce fait, elle répondait imparfaitement aux besoins spécifiques de la banlieue suburbaine. Par contre, les autobus s'adaptaient beaucoup mieux à la demande qui se manifestait dans cette zone encore rurale mais qui entretenait des relations beaucoup plus étroites et fréquentes avec les commerces et les services de Toulouse. Comme à cette époque la création d'une ligne d'autobus ne demandait qu'une simple déclaration auprès de l'administration préfectorale, de nombreux petits entrepreneurs s'étaient lancés dans l'aventure, multipliant depuis 1920 des services routiers variés et plus ou moins éphémères qui rayonnaient autour de Toulouse.

> *"Le réseau d'autobus de la région toulousaine s'est constitué de manière toute spontanée; cette origine transparaît dans l'absence à Toulouse d'une gare d'autobus ou tout au moins d'un point de départ central, comme il s'en trouve dans d'autres villes françaises; l'absence d'une grande*

place ou d'un grand espace libre à proximité du centre ville y a été aussi pour beaucoup."

J.Suret-Canale. RGPSO. 1944. p.133

Dès 1912, le Conseil général de la Haute-Garonne avait songé à utiliser les autobus, nouveaux venus dans le monde du transport collectif de voyageurs, pour compléter le réseau à voie étroite de la Compagnie des Chemins de fer du Sud-Ouest et relier Toulouse à d'autres bourgs ou petites villes du département qui restaient encore bien isolés. Il subventionna en 1913 les cinq premières lignes d'intérêt départemental dont l'exploitation fut confiée à la Société des TED (Transports Economiques Départementaux). Peu à peu, des initiatives privées, souvent encouragées par des subventions, permirent d'étoffer ce réseau d'autobus dont la densité et la variété accrut l'aire d'influence directe de Toulouse.

"Dorénavant ce ne sont plus des sections privilégiées de la zone la plus proche de Toulouse qui sont étroitement et directement reliées à la ville par quelques lignes isolées; pour toute une zone de rayonnement immédiat autour de Toulouse, ce n'est plus à la ville-gare la plus proche qu'on va faire ses achats, ses affaires, ou prendre le train; c'est à Toulouse directement... Avec les progrès en rapidité et en commodité des cars, la zone où la liaison directe avec Toulouse devient la règle s'élargit."

J.Suret-Canale (id) pp.130-131

Ce réseau d'autobus ruraux que les décrets de 1934 sur la coordination rail-route tenteront de rendre moins incohérent pouvait difficilement concilier les besoins de ruraux qui se rendaient à Toulouse occasionnellement et ceux des habitants de communes plus proches. Sur chaque ligne, un seul autobus ne faisait souvent qu'un ou deux aller-retour par jour et certains services ne fonctionnaient parfois qu'un ou deux jours par semaine mais toujours avec le souci d'offrir aux voyageurs la possibilité d'effectuer l'aller-retour dans la même journée. Or, dès les années 1920, malgré l'étendue de son territoire communal, Toulouse recrutait déjà une partie de sa main d'oeuvre dans un grand nombre de communes périphériques sur lesquelles elle exerçait une influence sans partage pour les commerces rares et de très nombreux services. L'évolution démographique de la banlieue suburbaine illustre d'ailleurs ce phénomène (Fig.15) . Entre 1876 et 1936, parmi les 62 communes proches de la ville — et aujourd'hui incluses dans le périmètre du SDAU— on distingue deux comportements fort différents: celui des communes rurales qui n'échappent pas au déclin démographique général des campagnes

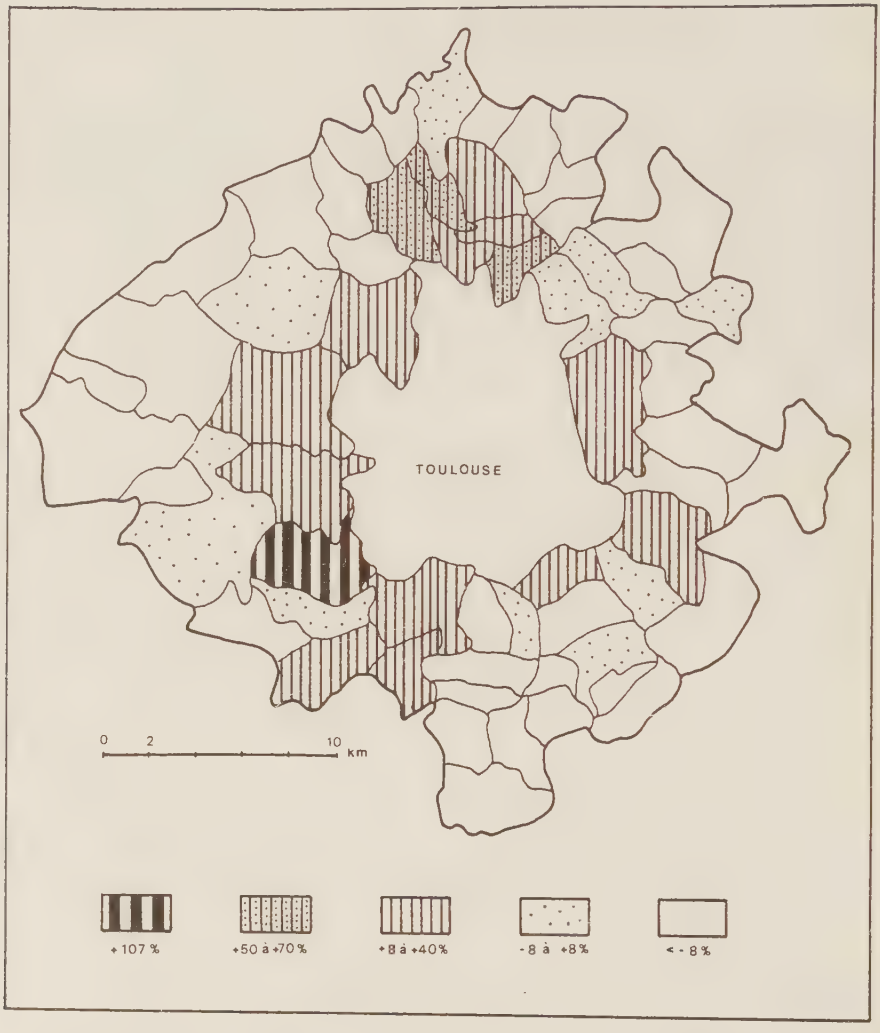


FIG. 15 . EVOLUTION DÉMOGRAPHIQUE DES COMMUNES DE BANLIEUE (1876-1936).

Source. *Recensements*.

toulousaines à cette époque, et celui des communes qui, au contraire,gagnent des habitants, souvent après une période de déclin. Dans ce dernier cas, c'est vraisemblablement l'augmentation de la population active non agricole du fait de la proximité de la ville pourvoyeuse d'emplois, qui a permis d'enrayer le déclin démographique que provoquait ailleurs la diminution de la main d'oeuvre agricole. Après la première guerre mondiale la création ou le développement de quelques gros établissements industriels toulousains (Cartoucherie, ONIA, puis usines aéronautiques) a sans doute accentué ce phénomène en intensifiant les migrations de travail entre la ville et sa proche banlieue rurale. Conçu avec des horaires et des fréquences adaptés à ce type de déplacements, un réseau de transports en commun spécifique de cette banlieue en gestation se justifiait amplement. Tout le monde s'accorda d'ailleurs pour reconnaître l'intérêt de l'exploiter avec des tramways électriques qui avaient déjà fait leurs preuves dans la ville même et dans la banlieue urbaine. Mais en 1929, la STCRT avait déjà fort à faire pour remettre en état et moderniser les lignes existantes et le matériel roulant comme le lui imposait le 7° avenant qu'elle venait de signer avec la Ville de Toulouse. Afin d'éviter des délais trop longs dans la mise en place du réseau complet de banlieue suburbaine, le Conseil général dut donc se résoudre à donner son accord pour que la desserte des communes périphériques soit assurée, provisoirement, avec des autobus.

> "*En attendant que les circonstances économiques favorisent l'achèvement du réseau* (de tramways électriques, prévu en 1914) *et pour permettre de se rendre compte de l'importance du trafic à escompter, le Département est amené à confier à la STCRT l'organisation actuellement à l'étude de services d'autobus remplaçant provisoirement les lignes de tramways dont la construction semble pouvoir être momentanément ajournée.*"
>
> Convention Département-STCRT.
> 13 mai 1929.

En plus des trois lignes de tramways électriques déjà en service (Castanet, Colomiers,Blagnac), qui étaient confirmées dans la nouvelle convention, neuf itinéraires nouveaux avaient été concédés:

-Esquirol-Tournefeuille: 8,5 km.
-Esquirol-Castelmaurou: 12 km.
-Esquirol-Pinsaguel: 12 km.
-Esquirol-Cugnaux: 11,5 km.
-Matabiau-Launaguet: 8,5 km.
-Esquirol-Plaisance: 13,5 km.
-Square Lafayette-Lasbordes: 5,3 km.

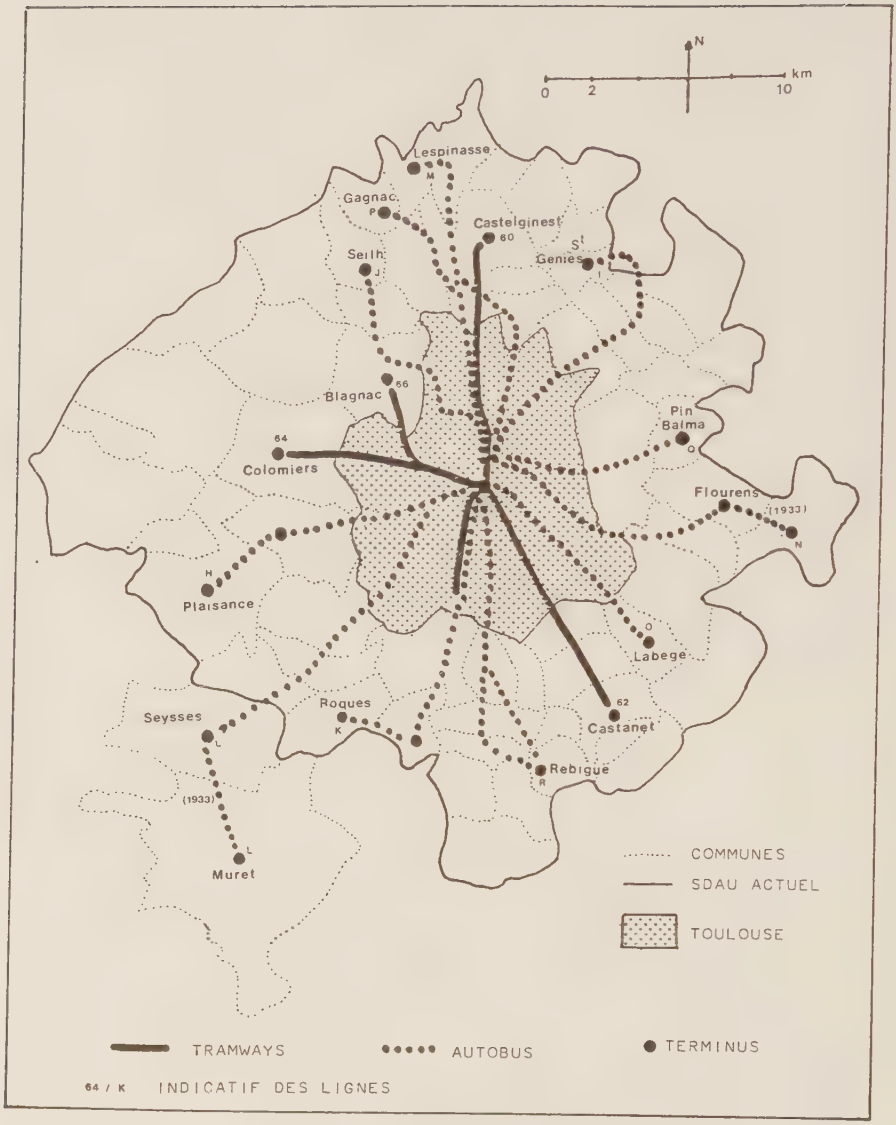


FIG. 16. LE RÉSEAU DE TRANSPORTS EN COMMUN DANS LA BANLIEUE SUBURBAINE ENTRE 1930 ET 1940.

-Esquirol-St Orens: 9,8 km.
-Capitole-Bruguières: 15 km.

Soit, au total, 97,5 km de lignes supplémentaires, auxquelles pourraient s'ajouter, éventuellement, des liaisons vers Pibrac, Fenouillet et Gagnac, Beauzelle, Montgiscard, Roques, et Balma.

En fait, comme la Ville de Toulouse, l'assemblée départementale n'avait fait qu'entériner une situation acquise. Depuis 1926, la STCRT avait en effet pris l'initiative de créer des services d'autobus sur tous ces itinéraires. Elle agissait alors au même titre que n'importe lequel des nombreux entrepreneurs de transports et devait simplement accomplir la seule formalité en usage: une déclaration à la préfecture. En 1929, presque toutes ces "lignes libres" devinrent simplement des lignes concédées et passèrent de ce fait sous le régime juridique des transports par tramways malgré la poursuite de leur exploitation avec des autobus. Comme le traité passé avec la Ville de Toulouse, celui qui liait désormais la STCRT au Département devait rester en vigueur jusqu'au 31 décembre 1967.

A partir de 1929, la STCRT assurait donc officiellement, à ses risques et périls, l'exploitation de trois réseaux, deux dans le périmètre de la commune de Toulouse (ville et banlieue urbaine) en vertu du traité de 1902 révisé par le 7° avenant, et l'autre dit de banlieue suburbaine qui lui était confié par le Conseil général. Ces trois réseaux étaient régis par les lois et règlements en vigueur concernant les tramways urbains même si, temporairement, certains itinéraires étaient desservis par des autobus. En contrepartie des services qu'elle s'était engagée à assurer, la STCRT jouissait d'un monopole absolu pour les transports en commun de voyageurs dans la commune de Toulouse et sur les parcours concédés en banlieue suburbaine, ce qui la mettait à l'abri de toute concurrence sérieuse.

En plus de ces trois réseaux, elle demeurait libre — et elle utilisera cette possibilité — de créer de nouvelles lignes d'autobus, ajoutant ainsi à son actif un "réseau libre" de banlieue suburbaine. Mais, dans ce cas, elle perdait la protection du régime de la concession et pouvait se heurter à la concurrence d'autres transporteurs.

Ces distinctions juridiques entre lignes libres et lignes concédées ont subisté jusqu'à ces dernières années. Les lignes libres n'ayant jamais joué un très grand rôle, on ne les distinguera plus dans les chapitres suivants des autres lignes de banlieue suburbaine. Par contre, on conservera la distinction entre lignes de ville et lignes de banlieue urbaine qui, jusqu'au début des années 1960 au moins, recouvrait un contraste géographique majeur au sein de la commune de Toulouse entre la ville proprement dite et sa périphérie, encore très marquée par la vie rurale.

A l'aube des années 1930, l'agglomération toulousaine semblait devoir retrouver une organisation des transports en commun relativement bien adaptée à sa structure — ville, banlieue urbaine, banlieue suburbaine — et aux besoins de sa population. Certes, la conjoncture économique n'avait pas permis d'achever et de perfectionner l'oeuvre ambitieuse entreprise avant la guerre de 1914 et, la nécessité faisant loi, lorsque la desserte de nouveaux itinéraires n'avait pu être différée plus longtemps, il avait fallu admettre que l'autobus suppléerait des tramways électriques trop coûteux à établir dans l'immédiat. Mais, dans l'ensemble, le programme d'investissements accepté par la STCRT et l'achèvement d'un véritable réseau de banlieue suburbaine semblaient de bon augure pour assurer à une majorité de Toulousins un service public de transports en commun d'une qualité honorable.

Contrairement à beaucoup d'autres collectivités locales confrontées aux mêmes problèmes, la Ville de Toulouse et le Département n'avaient pas jugé utile de retirer la gestion et l'exploitation des transports en commun à la société privée concessionnaire et avaient même accepté de se lier à elle pour de longues décennies. Service public et intérêts d'une entreprise capitaliste étaient-ils vraiment conciliables? A l'époque, on le crut ou on feignit de le croire malgré des contradictions déjà perceptibles et qui n'allaient pas tarder à devenir plus évidentes. Les Toulousains des années 1980 en supportent encore les conséquences, qu'ils soient usagers des transports en commun ou automobilistes pestant contre les difficultés et l'absurdité de la circulation urbaine.

4. Les prémisses de la crise des transports en commun.

Jusqu'en 1926, le succès des transports en commun toulousains ne se démentit pas. Le nombre de voyageurs transportés augmentait chaque année et atteignait 36 819 300 en 1926 sur les seules lignes de ville, soit 54% de plus qu'en 1912 pour un réseau dont la consistance n'avait pratiquement pas variée. Dans le même temps la population de la commune de Toulouse était passée de 150 000 à 180 000 habitants, ce qui expliquait en partie cette progression. Sur le réseau de banlieue suburbaine, la croissance avait été encore plus forte (+ 60%) sans pour autant atténuer le déséquilibre entre les différentes catégories de lignes car les contrastes du peuplement entre les zones desservies subsistaient, presque aussi nets qu'avant la guerre.

	VOYAGEURS TRANSPORTES	
	Nombre	%
Commune de Toulouse		
-lignes de ville	36 819 286	88,9
-lignes de banlieue urbaine	2 452 378	5,9
Communes périphériques		
-lignes de banlieue suburbaine	2 173 148	5,2
TOTAL	41 444 812	100

Tableau n°6 . Le trafic des différents réseaux exploités par la STCRT, en 1926.
Source. STCRT.

Dans les années 1920, les tramways électriques constituaient un des éléments essentiels de la vie urbaine. Incontestablement, le maintien des tarifs à un niveau peu élevé jusqu'en 1926, avait été, quoi qu'il en coûtât à la STCRT, un facteur déterminant de l'expansion du trafic. Mais, on l'a vu, cette politique tarifaire n'était que l'expression d'un blocage juridique et non un choix délibéré pour offrir aux Toulousains des services au meilleur prix.

L'année 1926 marqua une rupture fondamentale. Pour la première fois, la STCRT enregistra une stagnation de la fréquentation que suivit, en 1927, une régression de grande ampleur: 4 700 000 voyageurs de moins sur l'ensemble des lignes, soit une perte de 11,5%! Un moment attribués aux augmentations brutales de tarifs décidées en 1926, ces mauvais résultats furent d'abord considérés comme temporaires. La mauvaise humeur des usagers était chose bien connue après chaque révision de prix; elle ne durait jamais bien longtemps. Au fur et à mesure que les mois s'écoulaient, il fallut pourtant réviser cette analyse optimiste. Malgré une légère reprise en 1928, le trafic ne retrouva pas son niveau antérieur et le record de 1926 ne fut plus jamais égalé jusqu'à la deuxième guerre mondiale.

Un demi-siècle plus tard, on peut encore mieux saisir l'importance fondamentale de ce changement de tendance. Jusqu'en 1970, sur le réseau de ville — le seul dont l'extension a très peu varié— on ne compte que 13 années au cours desquelles le nombre de voyageurs transportés a dépassé ou égalé celui de 1926. Et encore neuf d'entre elles correspondent aux circonstances exceptionnelles de la guerre ou aux séquelles du conflit (1940-1948), les quatre autres à une reprise éphémère et sans

vigueur (1962-1965).

A partir de 1926, il a été possible de reconstituer des séries statistiques homogènes portant sur le trafic et le nombre de kilomètres parcourus. A partir de 1933, on dispose en outre des données relatives aux recettes d'exploitation des différentes catégories de lignes. Ces renseignements précieux, confrontés à l'analyse de l'espace urbain et périurbain, permettent de conduire une étude cohérente des causes et des mainfestations de la crise des transports collectifs qui se dessina dès l'entre-deux-guerres et s'exacerba ensuite, surtout au cours des années 1960.

Pourquoi, à partir de 1926, les transports en commun toulousains souffrirent-ils de la désaffection de la clientèle après avoir connu de si brillants succès? Pourquoi cette stagnation du trafic alors que l'exploitation négligée dans les années d'après guerre s'améliorait sensiblement à l'image des rapports STCRT-Ville de Toulouse? Pourquoi de tels résultats alors que la croissance démographique et l'emprise spatiale de l'agglomération imposaient aux habitants des déplacements sans cesse plus nombreux et plus variés?

La réponse n'est pas simple. Elle se doit d'envisager de nombreux facteurs, les uns propres à la ville de Toulouse et à sa banlieue, — la politique de la STCRT, la morphologie urbaine...—, d'autres beaucoup plus généraux, qui ont joué dans toutes les grandes villes françaises, et l'on pense bien sûr à la concurrence accrue des moyens de transport individuels. Une fois démêlées ces causes, il conviendra bien sûr d'en cerner les conséquences qui, en se cumulant, compliquent aujourd'hui les problèmes de transports dans l'agglomération et compromettent bien des tentatives de promotion des transports en commun.

Deux périodes se dessinent nettement. Dans un premier temps les responsables de la STCRT et les élus locaux se sont efforcés de résoudre au coup par coup les problèmes les plus aigus que posait l'exploitation des réseaux de transports collectifs concédés par les traités de 1929. Politique empirique, hésitante, sans objectifs affirmés et qui révélait déjà de sérieuses contradictions. Malgré cela, au moment de la seconde guerre mondiale, rien n'était joué. Mais quelques années plus tard, l'irréparable se dessina: municipalité et STCRT campant sur des positions malthusiennes ou égoïstes, les occasions de promouvoir une action cohérente dans le domaine des transports urbains ne furent pas saisies alors qu'il en était temps encore. A partir de ce moment-là, l'automobile exerçant une concurrence plus sévère, le service public se dégrada rapidement jusqu'au début des années 1970. Une évolution d'autant plus inquiétante qu'elle semblait pratiquement irréversible car elle s'accompagnait d'une réorganisation durable de l'espace urbain, indifférente aux impératifs d'une desserte correcte par les transports collectifs.

a) le tournant de 1926.

Coup sur coup, en 1926, la STCRT fut autorisée à réajuster ses tarifs qui doublèrent pratiquement en l'espace de quelques mois. Cela ne lui apporta pas les recettes qu'elle escomptait. Pour la première fois en effet, malgré la création de tarifs ouvriers, les usagers se détournèrent durablement des transports en commun. La comparaison des chiffres de trafic sur les lignes de ville et de banlieue urbaine permet de mesurer l'ampleur de cette désaffection. Le tableau ci-dessous met en parallèle les résultats du trafic enregistrés au cours des mois de juin et de décembre pendant les années 1925 et 1926. Les hausses étant intervenues en février et en août 1926, on peut considérer qu'en juin et décembre l'activité des tramways avait retrouvé un niveau "normal", la mauvaise humeur de la clientèle ne se prolongeant guère au-delà de quelques semaines après tout réajustement de tarifs.

Réseaux	Nombre de voyageurs transportés		Evolution %
	Juin 1925	Juin 1926	
-lignes de ville	3 627 727	3 270 623	- 9,5%
-lignes de banlieue urbaine	456 434	419 970	- 7,9%
	Décembre 1925	Décembre 1926	
-lignes de ville	3 542 667	2 489 948	-29,7%
-lignes de banlieue urbaine	368 354	275 935	-25,0%

Tableau n° 7 . Le trafic des tramways après les augmentations de tarifs en 1926.

Source. Document STCRT.
(Archives municipales de Toulouse)

La seconde augmentation, que la STCRT justifia en partie par le fait que la précédente n'avait pas apporté les résultats escomptés, provoqua une chute encore plus brutale du trafic qui remplit d'inquiétude les responsables de la société. Il fallait se rendre à l'évidence, le temps n'était plus où les tramways toulousains bénéficiaient d'un quasi monopole de fait pour le transport des voyageurs à l'intérieur de la ville. Bicyclettes et automobiles particulières devenaient des concurrents

qu'on ne pouvait plus négliger. Tant que les tarifs des transports en commun étaient demeurés bas — diminuant même en monnaie constante entre 1920 et 1926 — la croissance globale du nombre des déplacements dans l'espace urbain avait bénéficié tout à la fois aux moyens de transport collectifs et aux moyens de transport individuels. A partir de 1926, c'est vraisemblablement un processus de substitution qui l'emporta et la politique des tarifs ouvriers, trop improvisée, ne fut pas suffisante pour empêcher les catégories sociales les moins favorisées d'abandonner les services de la STCRT, leur préférant la bicyclette chaque fois que c'était possible. Ajoutons que disparut aussi à ce moment-là une certaine surconsommation de transports (déplacements de loisir, utilisation des tramways sur de très courtes distances...) qu'avait engendrée la stabilté des tarifs au cours des années précédentes. On hésitait désormais à payer 40 centimes lorsque la marche à pied dans le centre ville ne représentait pas un effort ou une perte de temps appréciables. Les documents d'archives (notes rédigées par la STCRT à l'intention de la municipalité) et les nombreux témoignages de vieux Toulousains concordent parfaitement avec cette interprétation.

La STCRT se trouvait prise dans un mécanisme infernal: l'augmentation des tarifs provoquait une baisse du trafic qui, à son tour, compromettait les recettes et appelait de nouvelles augmentations... Ses gestionnaires conservaient malgré tout l'espoir qu'une fois réalisés les investissements prévus par le 7° avenant, l'amélioration de la qualité de service permettrait de revenir à une situation plus saine. Mais cet espoir était limité car la désaffection du public intervenant au moment où se négociait le 7° avenant avait permis à la STCRT de s'opposer à certaines demandes de la municipalité et de renvoyer à plus tard la discussion éventuelle des projets d'extension du réseau. Les deux parties songeaient d'abord à reconquérir les usagers perdus plutôt qu'à en attirer de nouveaux par la création de lignes dont le rendement demeurait encore très incertain dans les circonstances du moment.

b) la persistance du malaise, la stagnation du trafic.

Reconquérir les usagers perdus et se prémunir contre de nouvelles désaffections, tel apparaît bien l'objectif assigné au programme de travaux entrepris dès 1927 et inclus dans les obligations contractuelles du concessionaire lors de la rédaction du 7° avenant. Pendant les dix années qui suivirent la STCRT respecta d'ailleurs ces engagements et investit 31 millions de F. Ces capitaux avaient trois origines différentes: 7 millions furent obtenus par une augmentation du capital social, qui passa de 4 à 11 millions de F. par prélèvement sur

les bénéfices et distribution de nouvelles actions; le reste provint d'obligations émises en 1930 et 1931 et d'emprunts sur le marché financier.

Le recours à l'emprunt fut l'occasion d'établir de nouveaux liens entre la Ville et son concessionaire. L'affaire parut suffisamment importante pour donner lieu, en 1932, à la signature d'un 8° avenant au traité de 1902. Par ce texte, la Ville de Toulouse acceptait de négocier les emprunts et de rétrocéder les sommes correspondantes à la STCRT, à charge pour cette dernière de rembourser ensuite la totalité des annuités correspondantes. Dès 1933, une somme de 5 millions de F. put ainsi être obtenue auprès de la Caisse des Dépôts et des Consignations. La municiplaité justifia son intervention par la nécessité de réaliser au plus vite les travaux prévus en 1929, ce qui ne manquerait pas de contenir un peu la vague de chômage qui affectait alors la population laborieuse. En agissant ainsi, les risques qu'elle prenait n'étaient pas négligeables. Le législateur lui imposait en effet d'inscrire à son budget les centimes additionnels correspondant aux annuités de l'emprunt, ces centimes devant être automatiquement mis en recouvrement si la STCRT ne tenait pas ses engagements. Autrefois, quand l'Etat garantissait les emprunts des grandes compagnies de chemins de fer, les implications n'étaient guère différentes, mais les compagnies ferroviaires conservaient une puissance suffisante pour réunir elles- mêmes les sommes nécessaires sur le marché financier. Dans le cas présent, c'est la ville de Toulouse qui prenait en charge la totalité de l'opération; en utilisant son crédit, elle obtenait ainsi plus facilement et à des conditions souvent plus avantageuses les capitaux nécessaires à une société privée concessionnaire d'un service public. En principe la STCRT demeurait libre d'utiliser les sommes mises à sa disposition comme elle l'entendait, la municipalité n'ayant aucun droit de regard à partir du moment où elle avait obtenu une promesse de remboursement en bonne et due forme. En fait, cette procédure plaçait le concessionnaire en position de quémandeur et lui imposait presque toujours de justifier ses demandes de crédit en rendant compte de sa gestion d'une façon plus précise que ne le lui imposait le traité de 1902. De telles opérations deviendront presque systématiques après la deuxième guerre mondiale lorsque la STCRT trouvera de plus en plus difficilement à emprunter directement sur le marché financier, même à des taux d'intérêt plus élevés.

Ainsi financés, les travaux allèrent bon train et prirent parfois un carcatère spectaculaire quand, en une seule nuit de 1929, on installa place Esquirol un appareillage unique en Europe: ce point névralgique du réseau — il l'est resté —, à la croisée des deux grandes artères du centre ville, fut doté d'un poste d'aiguillage automatique qui devait supprimer les incidents trop fréquents (immobilisation des tramways

qui attendaient l'aiguille, flèches qui sautaient, déraillements...). En dix ans, plus de 55 kilomètres de voies furent également construits ou refaits. Quant au parc des autobus, il passa de 6 à 55 unités entre 1926 et 1936 pendant que dans les ateliers de la STCRT rénovés et agrandis on effectuait la révision du matériel des tramways, ce qui permit de limiter à 10 les acquisitions de motrices neuves, les 150 autres,en service depuis les années 1906-1912, étant simplement équipées d'un matériel nouveau et vestibulées.

Tous ces investissements contribuèrent incontestablement à l'amélioration de la qualité du service: régularité, confort...Mais cela ne fut pas suffisant pour ramener les Toulousains vers les transports en commun. Entre 1926 et 1933 le nombre des voyageurs transportés resta pratiquement stable avant que n'apparaisse une nouvelle tendance à la baisse en 1934 et 1935.

Années	Nombre de voyageurs
1926	41 444 812
1927	36 699 616
1928	39 646 531
1929	40 620 223
1930	39 704 817
1931	40 159 456
1932	40 221 392
1933	40 024 301
1934	39 339 179
1935	39 006 213

Tableau n° 8 . Evolution du trafic sur l'ensemble des lignes exploitées par la STCRT (1926 - 1935).

Source. *STCRT*.

Les fluctuations annuelles du trafic s'expliquent aisément par les ajustements de tarifs. Ce fut le cas en 1930 où, comme en 1926, une légère régression de l'usage des transports en commun suivit l'application de nouveaux tarifs. Devant ces résultats hésitants, soucieuse d'assurer au mieux la rentabilité de son exploitation, la STCRT adopta une attitude très prudente. Ne pouvant augmenter à nouveau ses prix pour accroître les recettes, elle tira argument de la stagnation de la demande pour limiter l'offre de transport afin de contenir les dépenses. Le nombre de kilomètres offerts diminua un peu plus chaque année jusqu'en 1933 ce qui,

pour l'usager, se traduisait par la suppression de certains services ou par des fréquences moins rapprochées. Ainsi s'amorçait un processus inquiétant qui altérait gravement la qualité du service public. En réponse à la baisse de la fréquentation, la réduction de l'offre de transport ne pouvait qu'aggraver le mal en détournant davantage le public de transports en commun de moins en moins attractifs.Pour renverser la tendance, il aurait fallu,au contraire, adopter une attitude plus offensive, prendre des risques en desservant par exemple les nouveaux quartiers qui s'édifiaient dans la banlieue urbaine. Or,en ce domaine, les efforts se limitèrent à la création de trois lignes supplémentaires exploitées par autobus, qui furent incorporées dans le réseau de banlieue urbaine:

D: Capitole - Fontaine-Lestang.
E: Capitole - Trois Cocus - Grand Selve.
F. Esquirol - Lafourguette - Francazal.

Ces lignes n'ont vu le jour qu'en 1933 après de multiples démarches de la population auprès de la municipalité. Non prévues par les traités de concession, la STCRT considéra toujours leur exploitation comme expérimentale, réduisant le plus possible le nombre des services quotidiens (de 5 à 10 aller-retour). Ces fréquences dérisoires par rapport aux besoins et à ce qu'on pouvait attendre d'un véritable service public n'ont jamais permis d'obtenir une fréquentation suffisante pour assurer la rentabilité de l'opération et la STCRT en tirera argument en 1939 pour supprimer la desserte de Fontaine-Lestang, puis, l'année suivante, celle de Francazal.

L'attitude malthusienne de la STCRT illustre les contradictions inhérentes à l'exploitation d'un réseau de transports urbains par une société privée. La notion de service public, l'intérêt général ne s'inscrivaient vraiment dans les faits que dans la mesure où ils étaient compatibles avec la rentabilité financière. Une rentabilité financière que l'on s'efforçait d'assurer et d'améliorer non seulement sur l'ensemble du réseau mais aussi, de façon plus troublante, à l'échelle de chaque ligne.

"Comme par le passé, votre Conseil s'est préoccupé de n'entreprendre que les travaux dont l'exécution s'imposait pour des raisons de sécurité d'exploitation ou pour les économies et les bénéfices qui pouvaient en résulter".

Rapport du Conseil d'Administration à l'Assemblée Générale des Actionnaires. 25 juin 1936.

Et, peu de temps après, le directeur général de la STCRT en tirait toutes les conséquences lorsqu'il présentait la politique de sa société:

> *"Nous sommes enfin et surtout des commerçants mais nous vendons une marchandise tout à fait particulière que nous appelons des places-kilomètres. Comme des commerçants, nous exposons nous aussi notre marchandise en la faisant passer sous les yeux du public, mais si notre marchandise ainsi présentée n'est pas vendue instantanément, c'est-à-dire si le public ne monte pas dans le tramway AU MOMENT OU IL PASSE, elle est complètement perdue et il ne peut être question, pour nous, de la stocker pour la revendre à un autre moment, tandis qu'un commerçant ordinaire, s'il ne vend pas sa marchandise aujourd'hui, conserve toujours l'espoir de la vendre demain.*
>
> *C'est pourquoi il faut arriver à toujours proportionner le service offert au public aux besoins particuliers de ce même public. C'est là que réside la principale difficulté de notre exploitation."*
>
> L.Planchot. (157)

Mais que signifie *"proportionner le service offert aux besoins particuliers du public"*, lorsque ces besoins sont évalués sur la seule base des variations du trafic de chaque ligne... qui dépendent elles-mêmes du service offert? On verra à quelles aberrations conduisit, dans les années 1960, un tel refus d'aller au devant de la demande potentielle en refusant toute innovation réelle dans l'exploitation des transports en commun. Dès l'entre-deux-guerres, pouvait-on , comme avant 1914, se contenter d'attendre le client en gérant à l'économie un réseau de plus en plus inadapté à l'espace urbain alors que tout imposait une politique commerciale vigilante pour attirer de nouveaux usagers et faire face, dès qu'ils apparaissaient, aux besoins nés du développement de la ville et des nouvelles formes de la vie collective?

c) *des difficultés accrues (1936-1939)*.

Justifiées par le souci d'équilibrer le compte d'exploitation, la détérioration du service public et son inadéquation croissante aux nouvelles dimensions de l'espace urbain n'empêchèrent pas l'aggravation des difficultés financières à partir de 1936.

Il n'est guère besoin de revenir ici sur le contexte économique général des années 1936-1937. Les luttes

syndicales (grèves de 4 jours en 1936 et de 10 jours en 1937) se soldèrent par d'appréciables avantages pour les employés de la STCRT. Ils obtinrent des augmentations des salaires mensuels de 70F en juin 1936, 80 F. en janvier 1937, 37,70 F. en janvier 1938. En 1938, aux dires de la direction ,cela représentait une charge supplémentaire de 3 700 000 F. par rapport à 1935 alors que pendant la même période les recettes d'exploitation n'avaient progressé que de 730 000F.

Stables depuis 1930, bien que l'index économique autorisât une augmentation dès 1934, les tarifs subirent plusieurs augmentations en 1936 et 1937: pour une section de ligne de ville, le prix du voyage atteignait 0,60 F. en août 1937 au lieu de 0,45 F. à la fin de l'année 1935. Et comme en 1926 et en 1930, ces hausses furent suivies d'une forte baisse du trafic. Sur le seul réseau de ville, le nombre de voyageurs transportés diminua de 5,8% en 1936, de 18,8% en 1937, et de 4,1% encore en 1938, soit en trois ans une perte globale de l'ordre de 26% correspondant à 9 millions de voyageurs.

Il faut analyser plus précisément cette inquiétante régression de l'activité des transports en commun. Incontestablement l'augmentation des tarifs a joué un rôle majeur, mais les statistiques de trafic révèlent aussi l'apparition de phénomènes plus originaux. Le nombre de voyageurs a diminué plus nettement certains jours, le dimanche et les jours fériés, ainsi que le samedi. De même, on note un creux de plus en plus marqué pendant les mois d'été. Ces fluctuations hebdomadaires ou saisonnières s'expliquent assez facilement. La baisse du trafic les dimanches et les jours fériés est à mettre au compte de la mauvaise situation économique du moment qui obligeait les Toulousains à réduire leurs déplacements de loisirs, à moins qu'elle ne traduise déjà une concurrence plus sévère des moyens de transport individuels pour ce type de déplacements. Quoi qu'il en fut, la baisse affecta surtout, ces jours-là, les lignes de banlieue urbaine. Quant à l'apparition d'un trafic réduit les samedis et pendant l'été, en août notamment, elle est directement liée aux conquêtes sociales de la période du Front populaire: la semaine de 40 heures et la généralisation des congés payés.

Toutes ces causes cumulées ont vite compromis l'équilibre financier de la STCRT. L'exercice 1935 fut le dernier à se clore sur un bilan encore honorable. Le compte pertes et profits laissait apparaître un solde créditeur de 1 734 401 F., qui permettait:

- le paiement d'un dividende statutaire de 6% pour les actions non encore amorties, soit 388 206 F.
- le remboursement de 945 actions en capital, transformées en actions de jouissance, soit 94 500 F.
- le versement des tantièmes au conseil d'administration pour 124 185 F.

Il restait donc 620 000 F. qui furent distribués à titre de dividendes complémentaires aux détenteurs d'action de capital ou d'actions de jouissance, et 500 000 F. que le Conseil d'administration proposa d'affecter aux réserves.

Après avoir approuvé les comptes de 1935, l'Assemblée générale des actionnaires approuva une augmentation de capital de 1 million de F. par prélèvement sur les réserves.

> *"Une partie de ces réserves a jadis été constituée par prélèvement sur les bénéfices, sans que les Administrateurs ni les actionnaires n'en aient jamais reçu aucune part. Le Conseil...a décidé de distribuer aux actionnaires le total des réserves, sous forme d'actions, en procédant à une augmentation du capital social."*
> Rapport du Conseil d'administration à l'Assemblée générale des actionnaires. 25 juin 1936.

L'exercice 1935 demeurait donc fort correct pour les actionnaires de la STCRT et seule la référence aux années antérieures, encore meilleures, expliquent les réserves dont firent preuve les administrateurs dans leur rapport annuel.

> *"Tout compte fait, les bénéfices d'exploitation sont en diminution de 574 421F. par rapport à ceux de 1934 et, si la réduction n'a pas été plus importante, nous le devons aux efforts diligents réalisés par nos services pour comprimer dans toute la mesure du possible les dépenses d'exploitation."*
> Idem.

L'année 1936 et les suivantes apportèrent des bilans beaucoup moins satisfaisants qui ne permirent plus de rémunérer le capital actions au-delà de l'intérêt statutaire. La baisse de fréquentation se poursuivant, la STCRT voyait approcher l'heure des "risques et périls". Elle se tourna aussitôt vers le pouvoir concédant et, à titre exceptionnel, pour la première fois de son histoire, elle obtint des avances remboursables de la Ville de Toulouse afin de faire face aux augmentations de salaires accordées au personnel (avenant n°10 au traité de 1902). Mais, en contrepartie, elle dut accepter la réunion d'une Commission quadripartite Ville-Département-STCRT-Personnel dans le but de rechercher les moyens propres à redresser la situation financière sans compromettre davantage l'exploitation des services de transports en commun. Les compte-rendus des séances de cette commission constituent une source privilégiée pour l'étude de cette période, faute de pouvoir accéder aux archives de la STCRT (Ces compte-rendus sont déposés aux Archives municipales de Toulouse. Contentieux. Liasse 930). On peut négliger le détail,qui intéressera peut-être un jour les historiens, pour en dégager l'esprit et tenter d'analyser les différentes conceptions

qui s'affrontèrent alors quant à la politique des transports en commun qu'il convenait de mettre en oeuvre.

La première impression qui se dégage de la lecture de tous ces procès-verbaux tient à la composition même de la commission. La qualité des représentants de la Ville de Toulouse (F.Dussol et R.Naves) ou du Département (M.César Bru, président du Conseil général) n'est certes pas en cause mais, incontestablement, c'est Léon Planchot qui occupait le devant de la scène et orientait les débats. Directeur général de la STCRT depuis 1926, il devait occuper cette fonction jusqu'à sa retraite en 1969. Habile négociateur, pendant plus de quarante ans tous les accords concernant les transports en commun toulousains ont porté sa griffe. En 1938, à la différence de tous ses partenaires, il connaissait parfaitement les dossiers soumis à la Commission quadripartite et, de plus, ce sont ses propres services qui fournissaient la quasi totalité des documents de référence et des données statistiques. Face à lui, les élus locaux n'avaient semble-t-il que leurs convictions et leur bonne volonté; ils devaient se contenter de travailler sur les renseignements que voulait bien leur fournir la STCRT en tenant compte, au mieux, de leur propre expérience d'usager des transports en commun ou de celle de leurs mandants. C'est à cette occasion qu'on peut mesurer combien la municipalité et le Conseil général usaient fort peu du droit de regard, pourtant fort limité, que les traités de 1902 et de 1929 leur avaient octroyé, et qui aurait dû leur permettre d'être régulièrement informés sur les activités de la société concessionnaire.

Dès le début des discussions, la STCRT proposa un plan précis qui surprit les autres membres de la commission peu préparés à un débat aussi technique: sans sortir du cadre des traités, le concessionnaire espérait rétablir sa situation financière en faisant entériner par tous des mesures draconiennes. Apparut alors au grand jour le caractère malthusien de la politique suivie depuis des années dont on a vu ci-dessus les premières manifestations et leurs conséquences. La solution proposée avait un but tout simple: *"favoriser une augmentation des recettes en assurant des économies"*. Or, l'expérience aidant, on savait bien qu'il était impossible d'envisager une nouvelle augmentation des tarifs pour accroître les recettes:

> *"Etant donné le résultat lamentable obtenu par les augmentations successives et très rapprochées des tarifs depuis 1936, la Commission Quadripartite a estimé qu'elle devait rechercher d'abord l'augmentation des recettes par un meilleur aménagement des services, l'aménagement des tarifs proprement dit ne devant venir que par la suite et si la première méthode se révélait inefficace ou insuffisante."*
>
> Rapport de M.Dussol présenté au Conseil municipal de Toulouse, le 14 décembre 1938.

Pour la STCRT restait donc surtout l'autre objectif: "assurer des économies". Jamais ne transparaît dans ces discussions l'idée que le réseau de transports en commun, héritage du début du siècle, méritait d'être entièrement repensé en fonction des nouveaux développements de la ville. Au contraire, le catalogue de mesures restrictives qui fut discuté ne pouvait que détourner davantage le public de l'usage des tramways et des autobus. Selon une démarche prisée par le concessionnaire, chaque ligne fit l'objet d'une étude particulière ce qui conduisait presque naturellement à proposer la réduction des services ou leur suppression pure et simple pour les plus déficitaires d'entre elles:

- suspension de l'exploitation des lignes 4 et 15 (la ligne 15 assurait la liaison Guilheméry-Cartoucherie avec des fréquences réduites).
- suspension de la ligne Esquirol-Blagnac en semaine.
- réduction de 40% du nombre des voyages effectués sur la ligne Esquirol-Braqueville.
- dernier départ ramené de 21h30 à 21h sur l'ensemble du réseau...

Parallèlement, des aménagements techniques étaient envisagés: utilisation de moteurs diesel pour économiser le carburant, perception plus rapide dans les voitures en créant des carnets de 10 tickets, ce qui nécessitait toutefois l'acquisition de "pinces compteuses"...Enfin, était évoquée avec insistance la possibilité de remplacer les tramways par des autobus sur les lignes les moins rentables ou quand la réfection des voies représentait des dépenses trop importantes. Au total, un catalogue de mesures très variées qui relevaient davantage du combat d'arrière-garde que d'une politique cohérente tournée vers l'avenir. On ne se faisait d'ailleurs guère d'illusion sur leur efficacité. Un nouvel aménagement des tarifs était donc proposé qui portait de 0,60 F. à 0,90 F. le prix d'un voyage sur les lignes de ville, avec possibilité de ne payer que 0,75 F. en achetant des carnets de 10 tickets. Dans le cas où cette augmentation serait acceptée, la STCRT admettait que les usagers bénéficiant déjà de tarifs réduits (abonnements ouvriers, familles nombreuses) pourraient continuer à bénéficier des tarifs anciens . Elle n'eut, semble-t-il aucune difficulté à faire accepter ces propositions après avoir présenté un "document-choc", l'étude comparée des tarifs de transports en commun dans les grandes villes françaises. En divisant les recettes annuelles de chaque réseau par le nombre de voyageurs, il apparaissait en effet que les Toulousains bénéficiaient des services les moins chers.

"En effet, compte tenu de tous les tarifs appliqués, notamment des tarifs réduits, la recette moyenne par voyageur transporté ressort seulement à 0,688 à

Toulouse, alors qu'elle est de:
0,710 à Bordeaux,
0,760 à Lyon,
0,790 à Lille
0,791 à Nancy,
0,938 à Strasbourg,
0,974 à Nantes,
0,974 au Havre,
1,042 à Paris
1,140 à Marseille
1,259 à Nice."

L.Planchot ( )

Augmentation de tarifs, économies diverses réalisées au détriment de la qualité du service, et souvent par dérogation au cahier de charges, tels étaient donc les vieux remèdes que la Commission quadripartite faisait siens, se contentant de reprendre à son compte l'essentiel des revendications de la STCRT. Pouvait-il en être autrement alors que la municipalité et le Conseil général refusaient toujours farouchement l'idée d'assumer, au nom de l'intérêt général, tout ou partie du déficit d'exploitation? Les Toulousains payaient de plus en plus durement le refus de la régie intéressée.

*

* *

Quand s'acheva la période de l'entre-deux-guerres, tous les germes de la crise actuelle des transports urbains étaient déjà en place. De part et d'autre, on s'attachait à maintenir le statu quo. Statu quo géographique, car les réseaux loin de s'étendre et de se ramifier tendaient plutôt à se contracter. Statu quo juridique qui permettait encore à la STCRT et à la municipalité de vanter bien imprudemment les "avantages" d'une exploitation aux risques et périls du concessionnaire. L'une se faisait gloire de ne pas faire appel au budget des collectivités locales, l'autre se félicitait de ne pas demander un centime aux contribuables pour les transports collectifs. Et chacune de regarder avec condescendance les 63 millions de déficit qu'épongeait au même moment la Ville de Marseille. Il est des moments où de telles considérations qui relèvent au mieux des principes de l'économie familiale bourgeoise, frisent l'inconscience lorsqu'on a en charge la vie et le devenir d'une cité qui dépassait les 200 000 habitants à la veille de la deuxième guerre mondiale.

Les années de guerre permettent de mesurer rétroactivement la dégradation subie par les transports collectifs toulousains pendant les années 1930. Privés de

carburant, touchés par les pénuries diverses (accessoires pour les bicyclettes, pneumatiques...) les Toulousains retrouvèrent,contraints et forcés, le chemin des tramways et des autobus à partir de 1940. On ne peut certes comparer ces années difficiles avec celles qui les ont précédées, mais les statistiques de trafic sont tout de même révélatrices: au fur et à mesure que l'usage des transports individuels se raréfia, les transports en commun connurent un spectaculaire regain d'activité.

Années	Nombre de voyageurs transportés	
	Réseau Ville	Ensemble des lignes
1939	25 512 600	29 425 735
1940	39 287 039	45 759 401
1941	48 540 690	55 481 013
1942	60 746 545	69 328 352
1943	66 404 037	75 931 993
1944	62 666 085	71 644 941
1945	67 631 587	77 524 737
1946	63 084 247	72 202 522
1947	57 624 403	65 974 310
1948	45 656 267	52 339 708
1949	34 268 490	39 552 161
1950	30 721 040	35 794 939

Tableau n° 9 . L'évolution du trafic entre 1939 et 1950.

Source. *STCRT*.

En 1945, le nombre des voyageurs transportés sur l'ensemble des lignes de la STCRT atteignit un record jamais égalé auparavant et qui ne sera plus menacé par la suite: par rapport à l'année 1939, le trafic avait été multiplié par 2,5!

De tels chiffres donnent une idée de la capacité des réseaux exploités par tramways ou par autobus. Ils peuvent aussi servir de base pour évaluer a posteriori le nombre d'usagers qui s'étaient détournés des transports en commun dans la période d'avant guerre. Même en tenant compte des populations repliées à Toulouse pendant la durée des hostilités, on peut estimer grossièrement qu'un voyageur potentiel sur deux utilisait un moyen de transport individuel pour se déplacer dans l'agglomération à la fin des années 1930. Mais l'attrait

de la bicyclette ou de l'automobile particulière n'expliquaient pas, seul, cette proportion; il ne saurait être envisagé indépendamment de la politique menée au même moment par la STCRT. Dans les pages précédentes on a montré comment les hausses répétées de tarifs et la détérioration du service public avaient conduit à une telle situation. Il est vrai que la pollution, les embouteillages, l'asphyxie du centre ville... n'avaient pas encore atteint les limites du supportable, et les élus locaux ne semblaient pas discerner vers quelle impasse les conduisait leur attitude conservatrice face aux problèmes de transports urbains. Si l'on en croit Léon Plachot, on envisageait même avec un certain optimisme la situation toulousaine:

> *"Pour répondre à une enquête effectuée par l'Union Internationale des Tramways et des Transports Publics Automobiles, nous avons essayé, il y a quelque temps, de faire prendre des photographies de ce qu'on est convenu d'appeler à Paris un "embouteillage". Or, même dans la rue d'Alsace et à l'heure où le trafic est le plus intense, il ne nous a pas été possible de constater cet "embouteillage", c'est-à-dire une accumulation de voitures qui, par suite de leur enchevêtrement, empêchent toute circulation soit dans un sens, soit dans l'autre...Nous sommes persuadés... qu'une meilleure discipline des conducteurs d'automobiles et surtout des cyclistes améliorerait grandement la circulation à Toulouse en général et dans la rue d'Alsace en particulier."*
>
> L.Planchot. (157)

*

* *

III. LES OCCASIONS PERDUES

1944 - 1957

A la Libération, les transports en commun toulousains firent l'objet d'une mesure de réquisition (20 septembre 1944) et leur exploitation se poursuivit dans le cadre d'une régie municipale. Cette situation se prolongea jusqu'à l'arrêt du Conseil d'Etat qui, le 15 juillet 1947, rétablit dans ses droits l'ancienne société concessionnaire. Pendant ces trois années le trafic se maintint à un haut niveau malgré diverses pénuries, celle de pneumatiques en particulier, qui obligèrent à suspendre provisoirement l'exploitation de certaines lignes.

L'étude de cette période ne présente ici qu'un intérêt relatif. On ne saurait en effet juger des avantages et des inconvénients d'une exploitation en régie directe à partir d'une expérience tentée dans un contexte économique aussi exceptionnel. De plus, tous les documents relatifs à la Régie des Transports en Commun de la Région Toulousaine font cruellement défaut. Restitués par les Archives de la ville aux services qui préparaient les négociations en fin de concession, dans les années 1967-1970, ils demeurent aujourd'hui introuvables. Tout au plus peut-on glaner dans les dossiers de contentieux ultérieurs quelques informations trop incomplètes et trop déformées pour être utilisées sérieusement. En effet, l'action intentée par la STCRT contre la Ville de Toulouse afin d'obtenir réparation des préjudices subis pendant les années de réquisition n'a connu son épilogue qu'en 1958 et, pendant plus de dix ans, à propos de toutes les négociations, les deux parties n'ont cessé de faire référence à l'éphémère régie, l'une pour en vanter les mérites, l'autre, au contraire, pour la charger de tous les maux.

En 1947, la restitution des réseaux de transports en commun à la STCRT ne suffit pas à désarmer les adversaires du régime de la concession. Dans les jours qui suivirent l'arrêt du Conseil d'Etat, le député-maire socialiste

de Toulouse, Raymond Badiou, obtenait du Parlement le vote d'une loi dont il était le rapporteur et qui, de ce fait, fut connue sous le nom de "loi Badiou". Ce texte fixait les moyens à mettre en oeuvre pour régulariser la situation des entreprises qui, réquisitionnées à la Libération, n'avaient pas été nationalisées ensuite. Ses adversaires ont pu dire que ses principales dispositions étaient destinées aux sociétés de transports en commun de deux grandes villes françaises, Marseille et Toulouse.

> *" Article 1. Jusqu'à l'expiration d'un délai d'un an à compter de la publication de la présente loi, toute collectivité départementale ou communale, tout groupement de ces collectivités, tout établissement public en dépendant, qui a concédé ou affermé, avant la promulgation de la présente loi, l'exploitation d'un service public ou d'intérêt public avec ou sans exécution de travaux, pourra demander la résiliation du contrat lorsqu'une reprise en régie ou en société d'économie mixte lui paraîtra devoir s'imposer dans l'intérêt du public.*
>
> *La collectivité intéressée devra motiver sa demande et présenter un projet de réorganisation du service, respectant, dans toute la mesure compatible avec l'intérêt public, les droits acquis du personnel.*
>
> *Le dossier comprendra tous les éléments d'appréciation, notamment sur les déficiences graves qui pourraient être imputées à la faute du concessionnaire ou fermier, compromettant le fonctionnement ou la continuité même du service, et, s'il y a lieu, sur le bouleversement des circonstances économiques ou techniques rendant préjudiciables le maintien des conventions en vigueur."*
>
> Journal Officiel. 31 juillet 1947.

La nouvelle majorité (SFIO-PCF-MRP) qui présidait aux destinées de la Ville de Toulouse se voyait donc offrir les moyens légaux de réviser les conventions passées antérieurement avec la STCRT, traité de 1902 et avenants ultérieurs, qu'on s'accordait à juger périmés et qui s'avéraient incapables d'assurer une desserte correcte de l'agglomération de Toulouse par les transports en commun. Curieusement, la procédure étant engagée, alors que tout semblait prêt pour la mise en oeuvre d'une politique nouvelle, l'opération tourna court dans des circonstances qui demeurent fort obscures.

1. L'échec de la tentative pour une exploitation en régie.

Le 26 juillet 1948, le Conseil municipal de Toulouse décidait d'engager une procédure pour obtenir la résiliation pure et simple de la concession et reprendre l'exploitation des transports en commun sous le régime de la régie directe. Le vote fût acquis à une confortable majorité: 21 voix pour (SFIO et PCF), 13 voix contre (MRP,RPF...) et 3 abstentions. Pour la première fois, les élus MRP n'avaient pas suivi leurs collègues et alliés de la SFIO. La discussion qui s'était développée sur deux plans, l'un très politique, l'autre plus technique, avait révélé des clivages très nets.

Au plan politique, c'est au nom de "l'intérêt public" que le maire socialiste avait proposé de résilier les contrats antérieurs et de reprendre l'exploitation en régie. Il s'était heurté à une opposition de principe très ferme, parfaitement résumée par le représentant du RPF :

> *"Nous savons...que chaque fois que l'Etat, qu'une collectivité met la main sur une entreprise, il en résulte immanquablement une aggravation de sa marche"*

Restait à déterminer les conséquences financières de l'opération envisagée par la majorité du Conseil municipal. Sur ce point, la discussion se cristallisa autour de deux questions: le coût de l'indemnisation du concessionnaire évincé et le déficit futur de l'exploitation. Pour R.Badiou, la modernisation urgente des transports en commun toulousains impliquait de toute manière le recours à des emprunts massifs car, comme par le passé, les sommes nécessaires ne pourraient être réunies par la STCRT qu'avec la garantie de la Ville.

> *" La Ville se trouvera ainsi engagée financièrement dans une opération dont la direction lui échappera et que la Société mènera en se souciant d'abord de son intérêt propre."*

Sans nier cet aspect des choses, les opposants soulignèrent que dans le cas d'une reprise en régie, la Ville consacrerait une somme telle à l'indemnisation du concessionnaire qu'elle n'aurait plus les moyens suffisants pour assurer rapidement la modernisation du réseau.

Quant au déficit éventuel de l'exploitation, on retrouve dans ces débats, de part et d'autre, les mêmes arguments qui avaient été développés en 1928-1929 avant la signature du 7° avenant au traité de 1902. Les seules avances consenties par la Ville à la STCRT, en 1938, ayant été scrupuleusement remboursées, les adversaires de la reprise en régie firent valoir que cela jouait

plutôt en faveur du concessionnaire. Et ils ajoutaient que les transports en commun toulousains n'avaient jamais coûté un sou au contribuable, à la différence de ce qui se passait dans de nombreuses villes françaises. Le moment leur semblait donc bien mal choisi pour abandonner l'exploitation aux risques et périls du concessionnaire d'autant que la STCRT annonçait précisément un déficit pour 1948. Placée dans la même situation, une régie aurait immédiatement demandé et obtenu de la Ville une subvention d'équilibre alors qu'on pouvait espérer que la société privée, comme en 1938, ne demanderait peut-être qu'une avance remboursable. Et qu'en serait-il d'une régie si le déficit devenait chronique?

On le voit, l'idée de subventionner les transports en commun était toujours repoussée avec horreur par une partie des élus locaux, y compris dans la coalition majoritaire. Pourquoi considéraient-ils que la notion de service public, qu'ils acceptaient sans sourciller pour le théâtre du Capitole, largement subventionné, ne pouvait être étendue aux tramways et aux autobus avec les mêmes implications? Sur cette question, la position du maire mérite d'être relevée car elle révèle une connaissance approximative du dossier.

> *"Je crois que le déficit n'est pas réel. Car si vraiment l'exploitation des tramways aboutissait à un déficit perpétuel, la Société serait la première à accepter la résiliation de son contrat. Je crois que, dans ce bilan, il y a des postes où l'argent a pu passer entre les mains de la Société ou des personnes attachées à la Société, et que c'est par là que les bénéfices ont été faits, mais je suis convaincu qu'ils ont été faits d'une façon ou d'une autre."*

Voilà qui en dit long sur la nature de ce débat qui demeura souvent bien théorique en l'absence de données précises que le concessionnaire divulguait avec parcimonie. Or, pendant ce temps, la procédure pour la reprise en régie suivait son cours et la STCRT faisait preuve d'une extrême prudence, ignorant le sort qui lui serait réservé.

Pendant deux ans, en attendant la décision des autorités de tutelle, il fallut pourtant parer au plus pressé. Le réseau se trouvait dans un état lamentable et les 160 motrices de tramways, dont 150 circulaient déjà avant la guerre de 1914, n'offraient plus que des ressources limitées. Le parc d'autobus dut être entièrement renouvelé et étoffé. Tout cela demandait des capitaux et la STCRT se tourna systématiquement vers la municipalité pour obtenir par son intermédiaire les emprunts nécessaires selon les modalités définies depuis 1932 dans le 8° avenant au traité de 1902. Un moment réticents, les élus locaux donnèrent finalement leur

accord. Après avoir refusé une avance de trésorerie de 13 millions en décembre 1948 pour solder le déficit de l'exercice, ils acceptèrent coup sur coup de garantir plusieurs emprunts au cours de l'année 1949. Le Maire justifiait alors son attitude plus conciliante en soulignant que, de toute façon, les travaux entrepris avec ces sommes bénéficieraient à la future régie et qu'il était urgent de les entreprendre immédiatement dans l'intérêt même de la population. Le groupe communiste souligna plusieurs fois l'ambiguïté d'une telle pratique:au moment où le ministère instruisait le dossier pour la reprise en régie, ne se privait-on pas d'atouts sérieux pour emporter une décision favorable en permettant au concessionnairede faire la preuve de ses capacités à poursuivre l'exploitation? N'oublions pas que la loi Badiou indiquait que le dossier présenté par la municipalité devait *"comprendre tous les éléments d'appréciation, notamment sur les déficiences graves qui pourraient être imputables au concessionnaire, compromettant le fonctionnement ou la continuité même du service"*.

Malgré ces arrangements provisoires, le climat n'était pas au beau fixe entre la STRCRT et la municipalité et c'est à l'unanimité que les conseillers municipaux refusèrent de prendre en charge, comme le réclamait le concessionnaire, le manque à gagner résultant du maintien des tarifs réduits (novembre 1949). Toutefois, au fur et à mesure que les mois passaient, les positions du groupe socialiste évoluaient curieusement. Farouche partisan de la reprise en régie, le maire se montrait de plus en plus accommodant et, au cours de l'année 1949, seul le groupe communiste (10 voix sur 35) resta attaché à la ligne de conduite fixée précédemment par la majorité de l'assemblée municipale sur la question des transports en commun. Cette évolution du rapport des forces politiques locales s'explique sans doute par les reclassements qui s'opéraient au plan national depuis 1947 et qui plaçaient R.Badiou dans une position de plus en plus inconfortable. Questionné à plusieurs reprises sur l'évolution de la procédure pour la reprise en régie, il ne fit plus que des réponses évasives, à tel point que l'on peut se demander si le dossier présenté par la Ville de Toulouse était vraiment constitué et défendu avec conviction. Or, d'autre part, la STCRT semblait bénéficier d'appuis sérieux tant auprès de la préfecture que des ministères concernés. Interrogé à ce propos quelques semaines avant sa mort, en 1976, le directeur général de la STCRT, s'est contenté d'afficher un sourire amusé en refusant à l'auteur de ces lignes de plus amples confidences.

Le verdict tomba le 31 mai 1950.

> *"Considérant qu'aucune déficience grave de nature à compromettre le bon fonctionnement ou la continuité du service ne peut être relevée à l'encontre de la société concessionnaire.*

Considérant que le bouleversement des circonstances économiques ou techniques ne peut être invoqué à l'appui des demandes de résiliation des contrats dont il s'agit.

Considérant que le maintien des contrats en cause, conclus au risques et périls du concessionnaire, ne peut être considéré comme préjudiciable aux intérêts des usagers ou aux intérêts financiers de la Ville ou du Département, que, de ce fait, la reprise en régie directe des services ne s'impose pas dans l'intérêt du public.

Article 1. Les propositions présentées par la Ville de Toulouse et le Département de la Haute-Garonne en vue d'obtenir la résiliation des contrats qui les lient à la STCRT sont rejetées. (...)"

Journal officiel du 1° juillet 1950.

Quelques jours plus tard, au contraire, la Ville de Marseille obtenait, elle, gain de cause (Décret du 24 juin 1950)

Après quelques vingt mois d'incertitude, on revenait donc au statu quo ante: la concession aux risques et périls du concessionnaires selon les traités de 1902 et 1929 était confirmée et maintenue jusqu'à son terme légal, le 31 décembre 1967.

Que de temps perdu depuis 1945! Alors qu'on se contentait de parer au plus pressé pour éviter l'asphyxie des transports en commun, les Toulousains avaient bien vite repris leurs habitudes d'avant guerre: en 1950, les tramways et les autobus ne trasportèrent plus que 35 millions de voyageurs, soit 30 millions de moins qu'en 1947! Certes, il était impensable d'empêcher totalement cette hémorragie quand la fin des pénuries diverses permit d'utiliser à nouveau les moyens de transport individuels. Il n'en restepas moins qu'une réorganisation prioritaire des transports en commun, sur la lancée des mesures prises en d'autres domaines à la Libération, aurait sans doute abouti à des résultats bien différents. Au contraire, dans un climat d'incertitude détestable, la STCRT renouant avec sa gestion malthusienne des années 1930, engageait dangereusement l'avenir par des décisions empiriques, sous le regard indifférent d'une municipalité qui attendait, sans vraiment y croire, de reprendre à son compte l'exploitation des transports collectifs.

2. Des tramways aux autobus.

Lorsque, en 1926, l'autobus avait permis de pallier les insuffisances du réseau de tramways pour la desserte de la banlieue suburbaine, on avait considéré qu'il

s'agissait, sinon d'une solution temporaire, tout au moins d'un moyen de transport comlémentaire dont l'usage pouvait être réservé à quelques lignes peu chargées ou au profil difficile. En 1938, Léon Planchot défendait encore cette thèse.

"Il semble bien que la lutte entre le rail et le pneu ne doive pas conduire à la victoire de l'un ou de l'autre, mais à un partage rationnel des domaines à leur attribuer...Partout où il existe, il est indiscutable que le tramway est le moyen de transports en commun le plus économique et celui ayant la plus grande capacité de débit, le Métropolitain excepté. De nombreuses statistiques ont été publiées à ce sujet; nous indiquerons simplement qu'à Toulouse, dans l'état actuel de la question, le prix de revient de l'exploitation du kilomètre-autobus est d'environ huit fois et demie le prix de revient d'exploitation au kilomètre-tramway.

Les dépenses globales d'exploitation des réseaux de tramways étant à l'heure actuelle, à Toulouse, de l'ordre de 20 millions de francs, le remplacement des tramways par des autobus augmenterait ces dépenses de l'ordre de 10 millions par an.

En outre, pour remplacer les 160 motrices de tramways et les 100 remorques actuellement utilisées, il faudrait acheter 300 autobus environ, ce qui nécessiterait une dépense de premier établissement de l'ordre de 45 millions.

Il est certain que les quelques avantages particuliers ressortant de cette transformation seraient loin de compenser les charges considérables qui en résulteraient.

En outre, il ne faut pas perdre de vue qu'au point de vue de la balance commerciale, il n'y a pas intérêt à développer d'une façon exagérée la circulation des autobus lorsqu'on peut utiliser, à leur place, l'énergie spécifiquement française qu'est l'électricité.

Si, à l'intérieur d'unegrande ville, le remplacement des tramways par les autobus se révèle comme une opération désastreuse au point de vue financier, il n'en est pas de même dans la desserte des banlieues où la fréquence des voyages n'est pas suffisamment grande pour justifier la nécessité d'un tramway.

Dans ce cas particulier, la vitesse plus grande des autobus joue un rôle éminemment primordial et les dépenses importantes de renouvellement des voies ne sont plus à envisager."

L.Planchot (157)

A Paris cependant, le remplacement des tramways par des autobus était achevé; le dernier tramway avait circulé le 14 mars 1937 entre les portes de Vincennes et de Saint-Cloud.

Dans l'agglomération toulousaine, le débat, à peine esquissé avant la guerre, reprit de plus belle à partir de 1945. On reprochait surtout aux tramways de gêner la circulation automobile dans les principales artères du centre ville. Mais les Toulousains ne pouvaient juger sérieusement n'ayant alors qu'une expérience très limitée des autobus affectés à quelques lignes de banlieue seulement. La STCRT, liée par les traités de concession, ne pouvait prendre l'initiative d'abandonner l'exploitation des tramways. C'était au Conseil municipal — et au Conseil général pour les lignes de banlieue suburbaine — qu'incombait ce choix très délicat. Sans attendre la décision des autorités supérieures quand au régime juridique de l'exploitation — maintien de la concession ou régie — il fallait se prononcer sur la question car l'état du réseau et du matériel roulant ne permettait plus d'assurer un service correct. Incertaine de son avenir, la STCRT plaidait d'ailleurs à ce moment-là pour la solution la moins onéreuse en investissements, celle qui consistait à substituer progressivement les autobus aux tramways sur toutes les lignes.

Le problème fut évoqué à plusieurs reprises au Conseil municipal. Aucune voix ne s'éleva vraiment pour plaider la cause des tramways mais très rares furent les partisans de l'autobus pour les lignes de ville. Le tramway ne polluait pas et utilisait une énergie moins chère et nationale. L'autobus était plus rapide, plus maniable, et s'intégrait beaucoup plus facilement dans le flot de la circulation automobile dont tout laissait prévoir qu'il allait s'intensifier. Ne pouvait-on combiner les avantages des deux modes de traction? Une quasi unanimité se dégagea en faveur du trolleybus, déjà utilisé dans certaines grandes villes comme Lyon et Limoges. La municipalité tenta de faire adopter cette solution lors de la préparation du 21° avenant au traité de 1902. Dans ce texte furent répertoriés tous les travaux jugés prioritaires pour la modernisation du réseau de transports en commun. Sur les itinéraires les plus fréquentés (lignes 2,10,12) devait être étudiée immédiatement une desserte par trolleybus. Dans le même temps, on admettait le remplacement des tramways par les autobus sur les lignes 5,6,24 et 26, mais en précisant bien qu'il s'agissait d'une solution provisoire *"en attendant la généralisation des trolleybus"*. Enfin, sur les lignes 1,16,22 et 64 était maintenue l'exploitation par tramways, tant qu'il y aurait des motrices en état de marche. Partout ailleurs, en banlieue suburbaine, l'autobus l'emportait définitivement.

Programme incomplet, bâtard, où l'on tentait de concilier les impératifs du moment — moderniser le réseau au moindre coût — tout en ménageant l'avenir.

En décembre 1950, l'intervention du maire de Toulouse devant le Conseil municipal traduisait bien l'ambiguïté de ce choix.

> *"Le fait de transformer une ligne de tramways en ligne d'autobus n'empêche pas du tout de la transformer ultérieurement en ligne de trolleybus."*

La décision n'était pas seulement technique. On ne pouvait oublier qu'un trolleybus coûtait deux fois plus cher à l'achat qu'un autobus. Or, c'est la Ville qui devait garantir les emprunts destinés à la STCRT pour le renouvellement du matériel roulant.

> *"Il y a surtout à se préoccuper des possibilités de remboursement de la Société, et c'est alors que je suis amené à dire que cela nous interdit pratiquement d'imposer à cette Société des charges nouvelles, parce que si nous le faisons, il arrivera fatalement ou bien qu'elle nous demandera des subventions pour équilibrer son budget, ou bien qu'un jour elle ne fera plus face à ses obligations en matière d'emprunt et nous serons obligés, nous, d'y faire face."*

On est bien loin des déclarations menaçantes du rapporteur de la loi de 1947 sur la reprise en régie des services publics concédés. Il est vrai que le décret officiel qui confirmait la STCRT dans ses droits venait d'être publié.

Ainsi, sous la pression des circonstances, on entrait dans l'avenir à reculons en maintenant juqu'au dernier moment l'illusion que l'autobus constituait une solution provisoire. En 1952 encore, l'arrêté qui autorisait le déclassement des voies de la ligne 2 précisait toujours:

> *"Il est spécifié qu'en vue de l'aménagement ultérieur de l'exploitation par trolleybus de la ligne 2 considérée, le déclassement porte uniquement sur la voie ferrée, à l'exclusion de la ligne aérienne."*

Mais l'autobus triomphait sur toutes les lignes et, le 7 juillet 1957, un crêpe noir à sa flèche, la dernière motrice de tramway circulait sur la ligne 1 entre les Ponts-Jumeaux et Saint-Michel.

Après la tentative avortée de la reprise en régie, l'échec des trolleybus...ces années d'après-guerre furent bien celles des occasions perdues. Une impression qui se confirme encore lorsqu'on analyse l'évolution spatiale des différents réseaux.

3. L'évolution spatiale des réseaux.

Modifier le tracé d'une ligne de tramways électriques soulevait d'épineux problèmes techniques et financiers. L'existence d'infrastructures fixes (voies ferrées, lignes aériennes...) n'avait guère permis, depuis un demi-siècle, d'envisager des changements d'itinéraires. Tout au plus avait-on déplacé de quelques centaines de mètres quelques terminus périphériques.

L'adoption des autobus supprimait beaucoup de ces contraintes. Certes, la voirie du centre ville excluait pratiquement d'utiliser d'autres artères que les deux grandes percées orthogonales du XIX° siècle: rue d'Alsace-Lorraine et rue de Metz. Mais au-delà, et surtout dans la banlieue urbaine, d'importantes modifications n'étaient plus à exclure. Est-ce la perspective d'utiliser ultérieurement des trolleybus — mais personne n'y croyait vraiment au fur et à mesure que les mois passaient — ou la manifestation d'une inquiétante absence d'imagination? Faut-il invoquer une mauvaise volonté systématique du concessionnaire? Toujours est-il que la substitution des autobus aux tramways ne s'accompagna d'aucune innovation majeure dans le tracé des lignes. Tout au plus on se résigna à changer l'emplacement de certains terminus quand n'existaient pas à proximité des dégagements suffisants pour permettre aux autobus de faire demi-tour. Plus délicates techniquement, les manoeuvres de retournement des tramways demandaient en effet beaucoup moins de place et deux voies parallèles suffisaient au bon déroulement des opérations. Pour ces raisons, les responsables de la STCRT déplacèrent quelques têtes de lignes vers la périphérie jusqu'à la première place: de la gare Saint-Agne à la place Jules-Julien pour la ligne 2, du pont des Demoiselles à la place Lespinet pour la ligne 10...

Le tableau ci-dessous et les cartes[17] et[18] donnent une idée du caractère très limité des modifications apportées à la structure des réseaux de ville et de banlieue urbaine depuis 1930. Pour le seul réseau ville on peut même parler de régression, certaines lignes (D et F) supprimées à la veille de la guerre par décision de la Commission Quadripartite n'ayant même pas été rétablies. Seule amélioration notable, sur la rive gauche, les tracés des lignes 5,6 et 14, antérieurement confondus sur plus de deux kilomètres (rue de la République et avenue E.Billières) furent dissociés lors de l'abandon des tramways, ce qui permit une desserte plus correcte des quartiers nouveaux de cette zone.

Déjà exploité en grande partie par des autobus depuis 1926-1929, le réseau de banlieue suburbaine n'évoluait, lui, pratiquement pas et les quelques changements qui l'affectèrent furent bien souvent éphémères car leur rentabilité était jugée insuffisante par la STCRT.

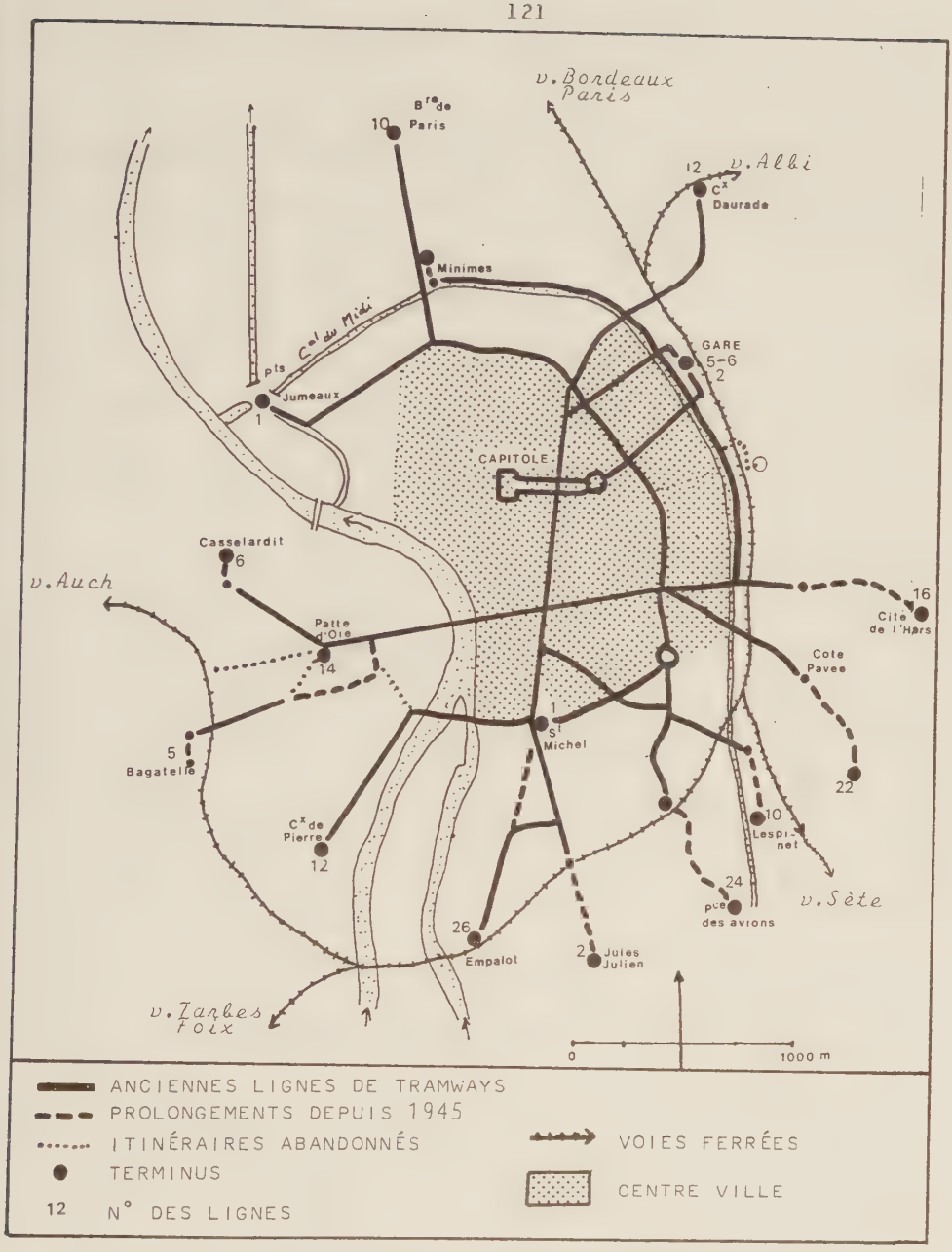


FIG. 17 . LE RÉSEAU D'AUTOBUS URBAINS VERS 1960 (RÉSEAU "VILLE").

N°	Substitution des autobus aux tramways	Modifications du tracé	Longueurs (km) 1938	1959
1	7 juillet 1957	néant	5,120	5,120
2	16 juillet 1951	Terminus reporté place Jules-Julien	3,949	4,100
4	ligne supprimée en 1938*		4,005	-
5	16 juillet 1951	Itinéraire modifié sur la rive gauche	4,880	5,100
6	16 juillet 1951	Itinéraire modifié après la place Patte d'Oie	4,540	5,500
8	ligne supprimée en 1937		-	-
10	8 août 1955	Terminus reporté place Lespinet	5,883	6,400
12	12 juillet 1954	Terminus reporté place Bila (Fg.Bonnefoy)	6,600	6,950
14	15 juillet 1952	Terminus reporté Eglise des Minimes	6,057	5,750
16	16 avril 1956	Terminus reporté Cité de l'Hers	3,283	4,200
15	lignes supprimée en 1938 *		5,374	-
18	ligne supprimée en 1943		1,860	
22	20 mai 1957	Terminus reporté Av. P.Langevin	2,973	3,850
24	11 mai 1950	Terminus reporté place d'Italie	2,842	4,350
26	11 décembre 1950	néant	4,953	4,200
	Total lignes de ville		62,319	55,520

Tableau n°10 . L'évolution du réseau ville lors de la substitution des autobus aux tramways.

Sources. STCRT et divers

* décisions de la Commission Quadripartite.

N°	Substitution des autobus aux tramways	Modifications du tracé	Longueurs (	
			1938	1959
40	20 juillet 1953	néant	5,300	5,300
42	21 novembre 1949	néant	6,000	6,000
44	21 novembre 1949	néant	6,800	6,800
46	25 juillet 1952	néant	5,500	5,500
48	21 novembre 1949	néant	8,500	8,400
50	31 juillet 1950	néant	7,600	7,800
~~64~~ *	26 décembre 1950	néant	4,150	4,150
	Total anciennes lignes de tramways.....		43,850	43,950
A	exploitée par autobus depuis l'origine	supprimée en 1939	3,000	-
C	"	reprend en partie l'itinéraire du A.	4,300	5,950
D	" (créée en 1933)	supprimée en 1939	5,600	-
E	" (créée en 1933)	néant	7,050	7,050
F	" (créée en 1933)	supprimée en 1940	10,300	-
54	" (créée en 1950)	dessert Pouvourville	-	7,000
	Total anciennes lignes d'autobus.....		30,250	20,000
	TOTAL GENERAL. Banlieue urbaine		74,100	63,950

Tableau n°11. L'évolution du réseau de banlieue urbaine lors de la substitution des autobus aux tramways.

* La ligne ~~64~~ est en général comptée dans le réseau de banlieue suburbaine. Elle correspond en fait à l'exploitation autonome d'u partie de la ligne Esquirol-Colomiers entre Esquirol et l'hôpital de Purpan.

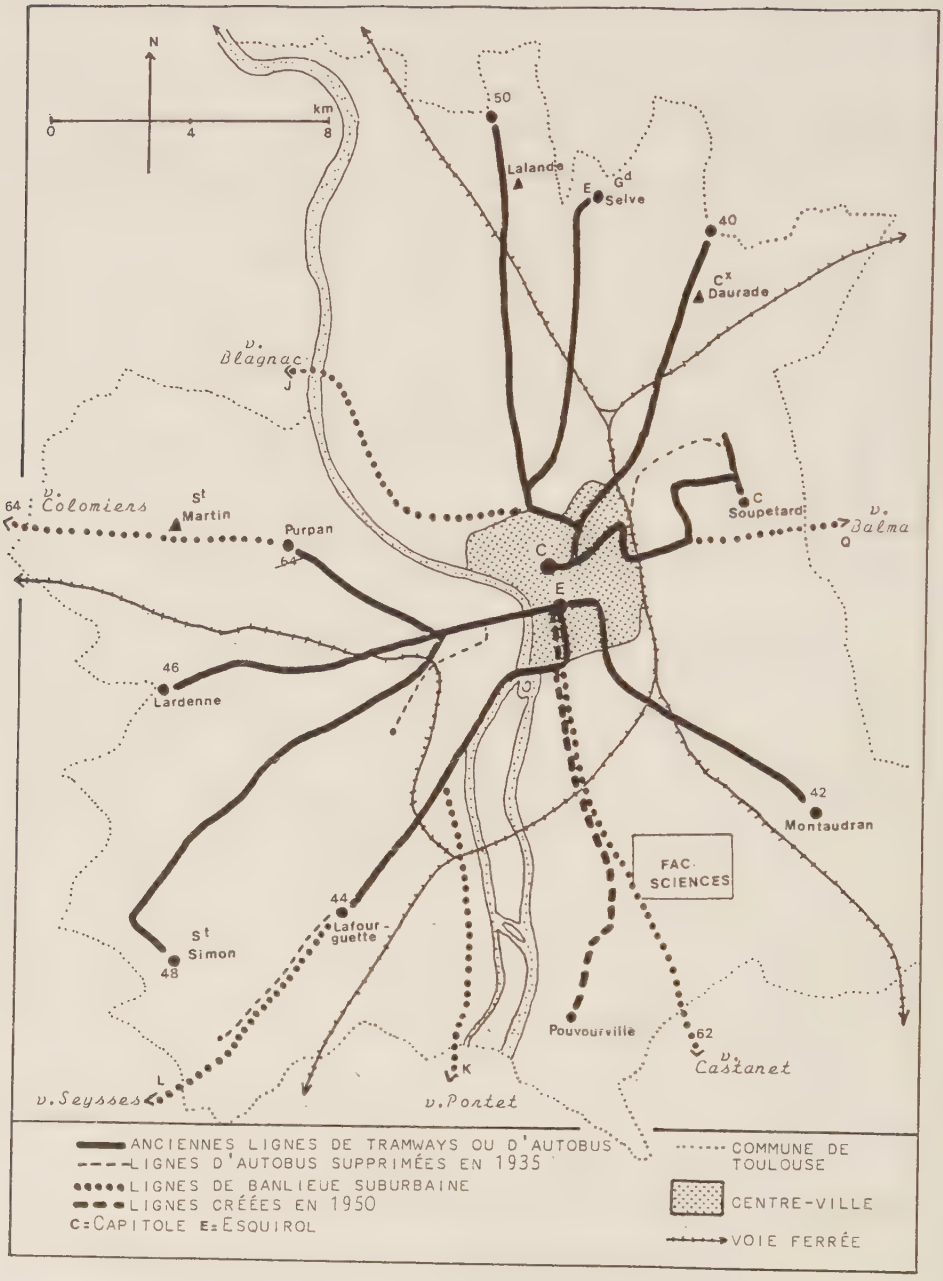


FIG. 18 . LA DESSERTE DE LA BANLIEUE URBAINE VERS 1960.

N°	Création de la ligne	Abandon des tramways	Itinéraire	Longueur (km)		
				1920	1952	1959
60	1920	1950	Capitole-Castelginest	9,6	10,9	10,9
62	1912	1938	Esquirol-Castanet	10,7	10,7	10,9
64	1913	1947	Esquirol-Colomiers	9,6	9,7	9,7
66	1914	1938/ 1946	Esquirol-Blagnac par Purpan	7,6	ligne supprim	
68	1917	1935	Esquirol-Braqueville puis Portet(1946)	5,9	8,8	8,8
TOTAL ANCIENNES LIGNES DE TRAMWAYS				43,4	40,1	40,3

Tableau n° 12 . L'évolution des anciennes lignes de tramways du réseau de banlieue suburbaine.

Source. *STCRT*.

N°	Création	Itinéraire	Longueur (km)	
			1952	1959
H	1929*	Esquirol-Tournefeuille	8,7	8,7
I	1928	Circuit de Castelmaurou	16,0	15,4
J	1928	Capitole-Blagnac-Seilh	14,9	14,9
J	1926	Capitole-Blagnac	6,4	6,4
K	1928	Esquirol-Saubens	19,3	19,3
L	1926**	Esquirol-Seysses	17,3	17,3
M	1926	Capitole-Pechbonnieu	14,6	14,0
N	1928	Esquirol-Lasbordes(1928) puis Drémil-Lafage(1932)	14,6	14,3
O	1928	Esquirol-Labège	12,0	12,0
P	1926	Capitole-Fenouillet(1926) puis Lespinasse (1928)	15,0	16,0
Q	1928	Capitole-Pin-Balma	9,1	9,2
R	1928	Circuit des coteaux	19,0	19,0
TOTAL DES LIGNES EXPLOITEES PAR AUTOBUS DEPUIS LEUR CREATION			166,9	166,5

Tableau n° 13 . L'évolution des lignes d'autobus sur le réseau de banlieue suburbaine. *Source*.*STCRT*

* Esquirol-Plaisance à l'origine. Desserte de Plaisance supprimée en 1933.

** Certains services prolongés jusqu'à Muret à partir de 1933, puis tous les jours à partir de 1961.

Le bilan géographique de la substitution des autobus aux tramways apparaît donc des plus médiocres. On n'a pas su, ou pas voulu, saisir les possibilités qu'offrait le nouveau mode de traction pour esquisser une refonte des réseaux en fonction de la nouvelles morphologie de l'espace urbain. Une seule ligne fut effectivement créée en 1950. A peine mérite-t-elle d'être signalée. Avec des fréquences très faibles, elle desservait Pouvourville, le seul hameau de la banlieue urbaine que n'avaient pu atteindre les tramways électriques à cause de la topographie des coteaux au sud de Toulouse.

Tout se passait donc comme si les responsables des transports en commun s'acharnaient à considérer que l'espace urbain n'avait pas changé depuis l'époque du "Père Pons". La routine l'emportait souvent sur le simple bon sens. Or, entre 1921 et 1954, la commune de Toulouse avait gagné quelques 100 000 habitants (+54%) et, sur les 35000 immeubles qui y furent recensés en 1954, plus de 43% avaient été construits depuis la première guerre mondiale!

A Toulouse, plus qu'ailleurs sans doute, alors que s'ouvraient deux décennies cruciales pour l'urbanisation et les transports urbains, on ne décelait ni la volonté de préparer l'avenir ni le simple souci de ne pas hypothéquer le développement futur de la ville. Un cadre juridique désuet, un refus obstiné d'utiliser les deniers communaux pour subventionner un service public de premier ordre, une absence totale d'imagination créatrice pour adapter le réseau de transports en commun aux besoins nouveaux de l'espace urbain et de la population; en un mot, l'absence totale d'une politique cohérente d'urbanisme. Tout était en place pour que la ville soit livrée à l'automobile et à ses nuisances de tous ordres. Ces années 1945-1957, celles des occasions perdues, pèsent lourdement sur la vie urbaine actuelle.

IV. LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'ESPACE URBAIN (1950 - 1970)

"...les rues sont embouteillées, surchargées de véhicules de toute nature et, chaque mois, on constate plus de mille immatriculations nouvelles de véhicules automobiles sur Toulouse. Or, beaucoup de nos concitoyens répugnent à garer leur voiture dans un garage, public ou privé, car les charges inhérentes à la possession d'un véhicule leur paraissent hors de propos et ils considèrent que toute économie est bonne à réaliser dans un budget qui, par ailleurs, subit des astreintes toujours plus importantes. Nous ne pouvons que le regretter. Il est certain que, dans nos rues, un trop grand nombre de voitures stationne sur la chaussée, un trop grand nombre de voitures ventouses occupe indûment les parkings que nous avons créés en grand nombre, empiétant même sur les trottoirs au détriment de la circulation des piétons qui bientôt ne sauront plus où circuler.

En réalité, si les Toulousains, et je pense à ceux qui ne se servent de leur véhicule que de temps en temps, voulaient bien pendant tout le temps durant lequel ils ne les utilisent pas, les arrêter dans des voies moins encombrées de la périphérie, et emprunter les transports collectifs pour regagner le centre ville, si dans certaines rues, on ne voyait pas des voitures trop nombreuses s'arrêter des deux côtés, si l'enlèvement des voitures qui stationnent indûment était effectué comme il a été prévu, avec la rigueur voulue, en utilisant les différentes fourrières...la circulation serait certainement facilitée. Si les conducteurs qui ont perdu tout sens civique voulaient bien faire preuve de bonne volonté, et si on leur rappelait

qu'il existe des arrêtés municipaux dont le Maire ne peut assurer l'application faute de moyens, on comprendrait qu'il ne faut pas rechercher la responsabilité du Maire, mais bien celle de l'Etat, au service et sous les ordres duquel se trouve directement la Police. Pour ma part, je serais prêt à reprendre une Police municipale, si l'on voulait bien la créer de nouveau à Toulouse, et je pense que les choses iraient peut-être mieux..."

Louis Bazerque, maire de Toulouse.
Conseil municipal. Séance du 17 mars 1969.

"Les choses iraient peut-être mieux...", conclusion désabusée du premier magistrat de la ville à verser à l'épais dossier des lamentations qui, depuis un quart de siècle, alimentent ouvrages, articles, éditoriaux ou discours. Crier "haro sur l'automobile" est devenu un exercice trop facile auquel se sont livrés, avec plus ou moins de bonheur, technocrates, sociologues, philosophes ou pamphlétaires, chacun jouant avec ses propres instruments, de l'appareil statistique sophistiqué à l'humour. Et de prôner, qui un retour à la bicyclette ou à la marche à pied, qui un développement des transports collectifs, l'unanimité se faisant volontiers autour des conclusions du rapport Buchanan(**46**) en faveur d'une coordination des différents modes de transport.

"Si comme nous l'avons considéré, il est impossible, ailleurs que dans les petites villes, de rendre possible tous les déplacements en voiture particulière, il faut s'en remettre pour une part aux transports en commun. Si l'on fait appel à différents moyens, la nécessité d'une coordination entre eux est évidente. Cette remarque s'applique particulièrement aux transports des travailleurs dans les grands centres urbains."

Rapport Buchanan (**46**) p.193.

On a sans doute oublié un peu vite — les chapitres précédents ont essayé de le montrer — que dans les grandes villes françaises, et à Toulouse en particulier, les transports en commun ont joué un rôle essentiel pour le déplacement des hommes jusqu'au début des années 1950. La question qui se pose aujourd'hui est plutôt de comprendre pourquoi, en moins de deux décennies, ils ont subi un tel déclin. Cela conduit tout naturellement à l'analyse des conséquences de cette évolution dans l'organisation actuelle de l'espace urbain. Rechercher les causes profondes du mal au lieu d'en dénoncer les séquelles constitue un préalable à toute politique qui s'efforcerait de rendre aux transports en commun un droit de...cité, qu'ils n'auraient jamais dû perdre. En ce

domaine, l'investigation scientifique semble beaucoup plus utile que le recours à des sondages d'opinion, plus ou moins contestables, au cours desquels l'automobiliste se voit demander à brûle-pourpoint, alors qu'il piaffe dans un embouteillage, pourquoi il n'utilise pas les autobus et à quelle(s) condition (s) il consentirait à les utiliser.

S'interroger sur les conséquences géographiques du développement des transports individuels en ville, c'est mesurer combien est lourd l'héritage d'un quart de siècle au cours duquel la localisation des hommes et des activités a pu s'effectuer dans l'espace urbain dans l'indifférence des réseaux de transports collectifs, l'automobile particulière permettant de faire face avec souplesse à des déplacements sans cesse plus nombreux et plus variés. En fait, la généralisation de l'usage de l'automobile pour les déplacements urbains a largement modifié la hiérarchie des facteurs qui réglaient la croissance spatiale de la ville il n'y a pas si longtemps encore. L'absence de transports collectifs n'a plus joué le rôle de facteur limitant, laissant libre cours au jeu de la spéculation foncière et immobilière.

> *" L'organisation de l'espace urbain, la forme de la ville, la répartition des catégories d'habitat et d'habitants résultent en grande partie des décisions prises sur le marché foncier où les déséquilibres continus du rapport offre-demande favorisent le jeu de la spéculation."*
>
> G.Jalabert. Spéculation foncière et urbanisation dans la banlieue de Toulouse. RGPSO. 1971. p.453.

1. Problèmes de méthode.

Au cours de l'année 1950, les différentes lignes exploitées par la STCRT ont transporté 35,7 millions de voyageurs. Après l'essor spectaculaire du trafic pendant la guerre, on peut considérer que ce chiffre traduisait un retour à une situation "normale" même si, compte tenu de la croissance démographique, le niveau de fréquentation s'établissait en deçà des plus mauvais résultats enregistrés depuis le début du siècle avec, en moyenne, 125 voyages par habitant et par an dans la commune de Toulouse, au lieu de 152 en 1938. L'année 1950 peut donc servir de référence pour l'analyse de l'activité des transports en commun au cours des deux décennies suivantes.

Au prix de nombreuses difficultés, la STCRT n'ayant jamais eu pour habitude de diffuser beaucoup d'informations, il a été possible de reconstituer pour cette

période des séries statistiques homgènes relatives aux trafics,ligne par ligne (nombre de voyageurs, nombre de kilomètres parcourus), et aux recettes provenant des différents réseaux (ville, banlieue urbaine, banlieue suburbaine). Plus fragmentaires, d'autres informations sur la longueur des lignes exploitées, le matériel roulant et les effectifs employés complètent cette documentation chiffrée.

a) les niveaux d'analyse.

Toutes ces données quantifiables permettent d'apprécier globalement les résultats de la politique menée par la STCRT dans l'agglomération toulousaine. Mais le géographe, soucieux de confronter ces résultats à sa connaissance de l'espace concret, ne peut se contenter d'une telle approche. Une fois définies les grandes tendances pour l'ensemble de l'agglomération, il a paru nécessaire d'affiner peu à peu l'investigation. Dans ce but,deux niveaux d'analyse ont été privilégiés, celui des grandes composantes de l'espace urbain (ville, banlieues) et celui du quartier.

Ville, banlieue urbaine, banlieue suburbaine, cette structure de l'agglomération,reconnue depuis longtemps pour l'organisation des transports en commun,peut être conservée sans inconvénient. Ville et banlieue urbaine correspondant au seul territoire communal de Toulouse, la banlieue suburbaine regroupant l'ensemble des communes périphériques desservies par les autobus de la STCRT.

Jusqu'à la fin des années 1960, la distinction ville-banlieue urbaine se justifiait amplement à l'intérieur d'un territoire communal aussi vaste. La ville regroupait tous les quartiers déjà structurés à la veille de la première guerre mondiale, c'est-à-dire le centre ancien et ses abords immediats, mais aussi de nombreux faubourgs linéaires constitués le long des grandes routes radiales et dont la densité du peuplement avait justifié une desserte intensive par les transports en commun dès l'adoption des tramways électriques. La banlieue urbaine, au contraire, avait conservé un caractère rural indéniable et de vastes espaces agricoles y subsistaient entre les grands axes de circulation qui attiraient les constructions nouvelles. Elle fut submergée par la vague d'urbanisation des années 1960. A l'origine, l'opposition ville-banlieue urbaine n'était donc pas uniquement fonction de l'éloignement par rapport au centre, mais elle traduisait aussi deux types d'occupation de l'espace. Il était donc intéressant de voir comment, à partir de 1950, avaient évolué les réseaux de transports en commun correspondants alors que la population stagnait ou régressait déjà dans les quartiers de peuplement ancien et que lotissements et grands ensembles se développaient à la périphérie.

Le plus souvent il a donc fallu travailler à l'échelle

du quartier et s'orienter vers une étude ligne par ligne pour juger de l'adéquation entre les services de transports en commun et l'évolution de la demande potentielle.

b) les critères utilisés.

Les données statistiques brutes fournies par la STCRT n'ont d'intérêt que dans la mesure où elles permettent d'appréhender les grandes tendances d'une évolution. Dans ce but, on a multiplié les graphiques en prenant comme référence l'année 1950, dont les valeurs caractéristiques ont été, le plus souvent, affectées de l'indice 100 pour faciliter les comparaisons. Il a paru intéressant de rapprocher ainsi certaines valeurs pour observer plus précisément l'évolution de quelques paramètres révélateurs comme le rapport entre le nombre de voyageurs et le nombre de kilomètres parcourus, le prix moyen payé par l'usager ou la recette moyenne par kilomètre.

— le nombre de voyageurs par kilomètre. C'est un critère important et commode pour suivre l'évolution du rapport entre l'offre et la demande, si l'on veut bien admettre que le nombre de voyageurs représente la demande et le nombre de kilomètres parcourus l'offre. Cela suppose qu'on ne tient pas compte de la qualité de l'offre — confort, rapidité — ni de sa distribution dans l'espace, et pas davantage de la demande qui, pour diverses raisons, n'a pu être satisfaite. Par ailleurs, ce critère fort utile pour saisir l'évolution d'une année sur l'autre doit être employé avec précaution dès qu'il s'agit de comparer les résultats de différentes lignes, le rapport voyageurs/kilomètres étant nécessairement plus élevé sur les lignes de ville, car en moyenne, chaque usager y effectue un parcours moins long que sur les lignes de banlieue.

— la recette par voyageur. Calculée en francs constants par référence aux indices de l'INSEE, la recette par voyageur correspond au prix moyen payé par l'usager chaque fois qu'il emprunte le tramway ou l'autobus. Ce prix moyen masque bien sûr des écarts appréciables entre les tarifs pleins et les divers tarifs réduits (carnets de 10 tickets, cartes journalières, familles nombreuses...), mais, en l'absence de données plus précises sur le nombre de voyageurs utilisant les différents titres de transport, il donne une idée assez correcte de l'évolution des tarifs.

— la recette par kilomètre parcouru. Elle exprime le rendement de chaque ligne et ses variations ont constamment orienté — sans doute de façon trop exclusive — la politique et les choix de la STCRT en matière d'offre de transport. Pour une ligne donnée, les dépenses d'exploitation se répartissent en dépenses fixes et dépenses proportionnelles. Les premières représentent la ventilation

des frais généraux de la société; les secondes sont fonction de l'offre (nombre de kilomètres parcourus). Si l'on augmente l'offre (fréquences plus fortes, ligne prolongée), la dépense totale par kilomètre tend à diminuer car les dépenses fixes se répartissent sur un plus grand nombre de kilomètres. Mais la rentabilité de la ligne ne se trouve maintenue ou améliorée que si le nombre de voyageurs s'accroît parallèlement, c'est-à-dire si les recettes par kilomètre demeurent stables ou progressent.

Considérons une ligne ou un groupe de lignes.
On appelle A, les dépenses fixes,
a, les dépenses afférentes à chaque kilomètre parcouru,
x, le nombre de kilomètres parcourus,
b, le prix moyen payé par chaque voyageur,
y, le nombre de voyageurs.
La dépense totale,D, s'établit ainsi:

$$D = A + ax$$

et la recette totale:

$$R = by$$

1°) Avant toute modification, admettons pour simplifier que D=R, ce qui ne laisse ni bénéfice ni déficit d'exploitation.
Si x = 100, on a alors

$$D = A + 100a \qquad \text{et} \qquad R = \frac{by}{100}$$

Arbitrairement on estime que les dépenses fixes (A) représentent dans ce cas le 1/4 des dépenses kilométriques. On a donc une dépense totale:

$$D = \frac{100a}{4} + 100a \qquad \text{ou} \qquad D = 125\ a$$

Ce qui donne une dépense par kilomètre:

$$D/km = \frac{D}{100} = 1{,}25\ a$$

et une recette par kilomètre:

$$R/km = \frac{by}{100}$$

2°) Pour améliorer la rentabilité et dégager un bénéfice, on décide de réduire l'offre de transport de 10%, ce qui donne x = 90
Les dépenses fixes (A = 25 a), les dépenses afférentes à chaque kilomètre parcouru (a) et les tarifs (b) demeurant constants, on a alors:

$$D = A + ax = 25a + ax = 25a + 90a = 115a$$

et $D/km = \frac{115\ a}{90} = 1{,}277a$, au lieu de 1,25, soit une progression de 2,16%

1° hypothèse. Malgré la réduction de l'offre, le nombre de voyageurs ne varie pas.

$R = \frac{by}{90}$, au lieu de $\frac{by}{100}$, soit une augmentation des recettes de 11,1%.

D et R étant égaux à l'origine, les recettes par kilomètre progressant plus fortement que les dépenses par kilomètre, la ligne devient bénéfciaire. Résultat obtenu, rappelons-le, au prix d'une limitation de l'offre, en fait d'une détérioration du service.

2° hypothèse. La réduction du nombre de kilomètres offerts entraîne une désaffection du public. L'opération reste intéressante pour l'exploitant tant que le nouveau nombre de voyageurs y' permet d'obtenir:

$$\frac{by'}{90} \geqslant \frac{by}{100} + 2{,}16\% \text{ de } \frac{by}{100}$$

soit, tant que y' ne sera pas inférieur de plus de 8,16% à y. La réduction de l'offre demeure financièrement rentable même au prix d'une diminution de trafic qui n'excède pas 8,16%!

Pour la STCRT, toute amélioration du service impliquant un alourdissement des dépenses d'exploitation représentait un pari financier dont le succès dépendait de la réponse des usagers que l'on se proposait de conquérir. En période difficile, il était plus tentant, ou plus sûr, de réduire l'offre de transport en limitant le nombre de kilomètres parcourus. Dans ce cas la dépense par kilomètre augmentait légèrement — les dépenses fixes étant réparties sur un nombre de kilomètres plus faible —, mais beaucoup moins vite que les recettes par kilomètre si, comme on l'espérait, le nombre de voyageurs se maintenait et, a fortiori, s'il augmentait grâce aux progrès de l'urbanisation dans la zone desservie. Ce calcul, déjà fréquent pendant les année 1930, reposait sur la conviction qu'une grande partie de la population demeurait captive des transports en commun pour ses déplacements...ce qui se vérifiera de moins en moins au fil des années. C'est alors que s'amorcera l'agonie de la STCRT. Pour maintenir la rentabilité malgré cette baisse de la fréquentation, elle n'avait plus que deux solutions: réduire encore l'offre pour limiter la dépense ou augmenter les tarifs pour accroître les recettes.

Mais dans les deux cas elle acceptait que s'accentue régression du trafic puisque la réduction de l'offre comme le renchérissement du prix payé par l'usager entraînait une partie de la clientèle à ne plus utiliser les services de transports en commun. A terme cela pouvait conduire à la disparition pure et simple de certaines lignes si n'existait plus un nombre suffisant d'usagers qui, ne pouvant se rabattre sur des transports individuels, étaient contraints d'utiliser les autobus. Les hausses de tarifs ou la détérioration du service public inhérente à la réduction de l'offre pesait donc essentiellement sur ces "voyageurs captifs" — femmes, personnes âgées, étudiants...— mais c'est la collectivité entière qui en supportait les conséquences, l'accroissement de la circulation automobile engendrant des nuisances de tous ordres (pertes de temps, pollution, accidents...) dont le coût estimé s'avéra, au fil des années, de plus en plus préoccupant.

c) *les données relatives à l'espace urbain*.

Tout l'intérêt d'une étude des transports collectifs urbains consiste à confronter l'évolution des réseaux et des flux de trafic avec les mutations des espaces desservis ou susceptibles de l'être. Si les critères de rentabilité évoqués ci-dessus expliquent la politique générale suivie par la STCRT, il est évident qu'ils n'ont joué que dans des espaces particuliers, celui de l'agglomération, de ses grandes composantes, celui du quartier aussi, parfois même celui de l'ilôt.

Comprendre pourquoi la fréquentation de tel réseau ou de telle ligne a progressé,stagné ou décliné implique bien sûr la prise en compte de facteurs économiques ou sociologiques: coût comparé des différents moyens de transport, rentabilité pour l'usager ou l'exploitant, position sociale conférée par la possession et l'usage d'une voiture particulière...Sur ces questions les études se sont multipliées depuis vingt ou trente ans, mais, curieusement, les géographes y ont rarement apporté leur contribution spécifique axée sur l'observation des phénomènes dans un espace concret. Les lignes de transports en commun ne dessinent pourtant pas un canevas géométrique dans un espace homogène et figé. Certains quartiers mal desservis par les autobus se peuplent, d'autres,mieux pourvus, se dépeuplent,ou inversement; la composition sociale de leur population s'en trouve modifiée, ce qui atténue ou renforce les contrastes au sein de l'espace bâti. De même, la localisation des industries, des commerces et des services répond à de nouveaux critères et des changements majeurs interviennent souvent d'une période à l'autre. Autant d'éléments qui permettent de corriger bien des conclusions et des modèles mathématiques qu'une approche trop économétrique des questions de transports conduit souvent à proposer. Si les différentes démarches ne s'excluent pas, on peut regretter qu'elles

n'interfèrent pas plus souvent.

La tâche du géographe n'est pas la moins ardue même si elle aboutit rarement à de séduisantes constructions théoriques. Bien souvent il lui faut abandonner la sécurité — plus ou moins factice d'ailleurs — qu'offrent de belles séries statistiques mises en équations, pour utiliser, au mieux, des sources hétérogènes et souvent fragmentaires. On a pu dire pour se consoler que l'esprit de géométrie cédait ainsi le pas à l'esprit de finesse, ce qui n'est qu'une façon élégante de présenter le recours à des méthodes que certains qualifieraient avec un peu de condescendance de "bricolage scientifique", jugeant hâtivement d'une démarche estimable à l'aune de moyens sommaires, voir dérisoires, qu'elle requiert parfois.

Pour suivre presque d'année en année l'évolution de l'espace urbain, ont été privilégiés trois types de documents qui se complètent avec plus ou moins de bonheur selon les cas.

— les données démographiques. Malgré les imperfections des divers recensements de population, les données démographiques qui en sont issues constituent une base de travail relativement sûre et qui a le mérite de l'exhaustivité. Quatre recensements jalonnent la période étudiée dans ce chapitre: 1954, 1962, 1968, et, éventuellement 1975. On connaît suffisamment les renseignements qu'ils offrent au chercheur pour ne pas s'attarder à leur présentation. Mais chacun d'eux n'est qu'une photographie, un instantané, d'une situation à un moment très précis. Leur comparaison permet de saisir des évolutions, à condition que les critères de définition n'aient pas été modifiés, mais bien des éléments font défaut pour reconstituer correctement à partir de ces qautre images — aussi nettes soient-elles — la totalité des séquences du film de la réalité.

Autre difficulté majeure, l'absence ou la rareté de données relatives aux différents quartiers d'une commune urbaine. A Toulouse, il est en effet impossible de s'en tenir aux chiffres publiés pour l'ensemble de la commune qui s'étend sur 12 000 hectares. Dès 1951, J.Coppolani avait proposé de distinguer 37 secteurs homogènes (**95**). L'INSEE fit un pas en ce sens et les résultats du recensement de 1954 furent établis pour chacun des 34"quartiers" délimités dans ce but. Hélas, chaque recensement ultérieur a donné lieu à un nouveau découpage de la ville: 42 quartiers en 1962, 54 en 1968. Et à l'exception du centre ville où les limites n'ont guère varié, il est quasiment impossible de se livrer à des comparaisons dans le temps sur une période un peu longue. Il faudrait pour cela entreprendre un travail de fourmi pour reconstituer des secteurs homogènes à partir des ilôts (227 en 1954!) et il n'est pas certain que l'opération réussisse partout, certains ilôts eux-mêmes ayant subi des modifications. Pour pallier ces insuffisances, dès que l'analyse devient plus précise, il faut se référer à d'autres documents.

— les photographies aériennes. Suffisamment rapprochées dans le temps, les missions aériennes de l'Institut Géographique National permettent de suivre de façon très fine les étapes de la croissance spatiale de l'agglomération. Les précisions apportées par la lecture stéréoscopique associée à une connaissance concrète du terrain complètent fort heureusement les renseignements statistiques fournis par l'INSEE à partir des recensements.

— des études monographiques diverses. Publiées ou inédites, elles sont d'un grand secours pour affiner ponctuellement l'analyse et approfondir certaines questions suggérées par une observation rapide à petite échelle. Outre les travaux fondamentaux de J.Coppolani, il faut citer ceux de l'équipe de géographie urbaine de l'Université de Toulouse et les nombreux diplômes d'études supérieures ou les mémoires de maîtrise soutenus depuis trente ans qui regroupent une masse de renseignements souvent hétérogènes mais précieux.

Enfin, et ce fut un atout appréciable, une connaissance directe de la ville et de ses banlieues enrichie au fil des années au hasard de la vie personnelle ou professionnelle a largement orienté la réflexion. Dans un domaine aussi complexe que celui des transports en commun il aurait été regrettable d'ignorer sa propre expérience d'usager et de dédaigner les références à un "espace vécu" dont A.Frémont a montré tout l'intérêt.

2. Le trafic des transports en commun (1950-1970)

Entre 1950 et 1970, dans l'agglomération toulousaine, la fréquentation des transports en commun a évolué de façon très simple (fig. 19). Après une légère régression jusqu'en 1953, le nombre de voyageurs a augmenté régulièrement pour approcher les 50 millions en 1963. Si l'on exclut la période exceptionnelle 1940-1948, ce chiffre représentait un record établi l'année même où l'on célébrait le centenaire de la création des premières lignes d'omnibus urbains en offrant au public une reconstitution de la journée inaugurale du 12 avril 1863.

Le bilan de la décennie 1953-1963 semblait prometteur: globalement, le trafic avait progressé de 46,2% depuis 1953. Toutefois, par rapport aux années 1925-1926, les gains apparaissaient bien modestes (+ 18%) et, très inférieurs à la croissance de la population, on pouvait aussi les interpréter comme le signe d'un déclin relatif des transports collectifs (Fig. 20, p.138). Si, en 1963, chaque habitant de la commune de Toulouse utilisait en moyenne 136 fois par an les autobus au lieu de 125 fois seulement 13 ans plus tôt, c'était avant tout une conséquence directe de l'expansion spatiale du périmètre bâti, beaucoup plus que le signe d'un engouement accru pour

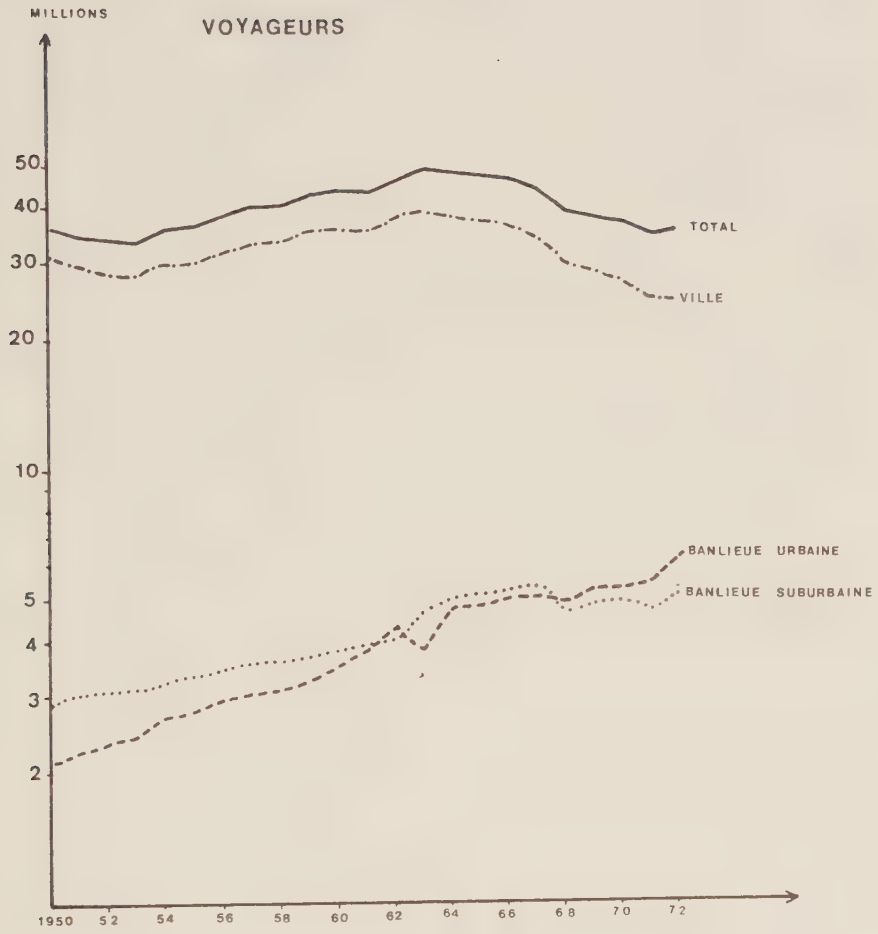


FIG. 19 . L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES DIFFÉRENTS RÉSEAUX (1950-1972) — *ordonnées logarithmiques* —.

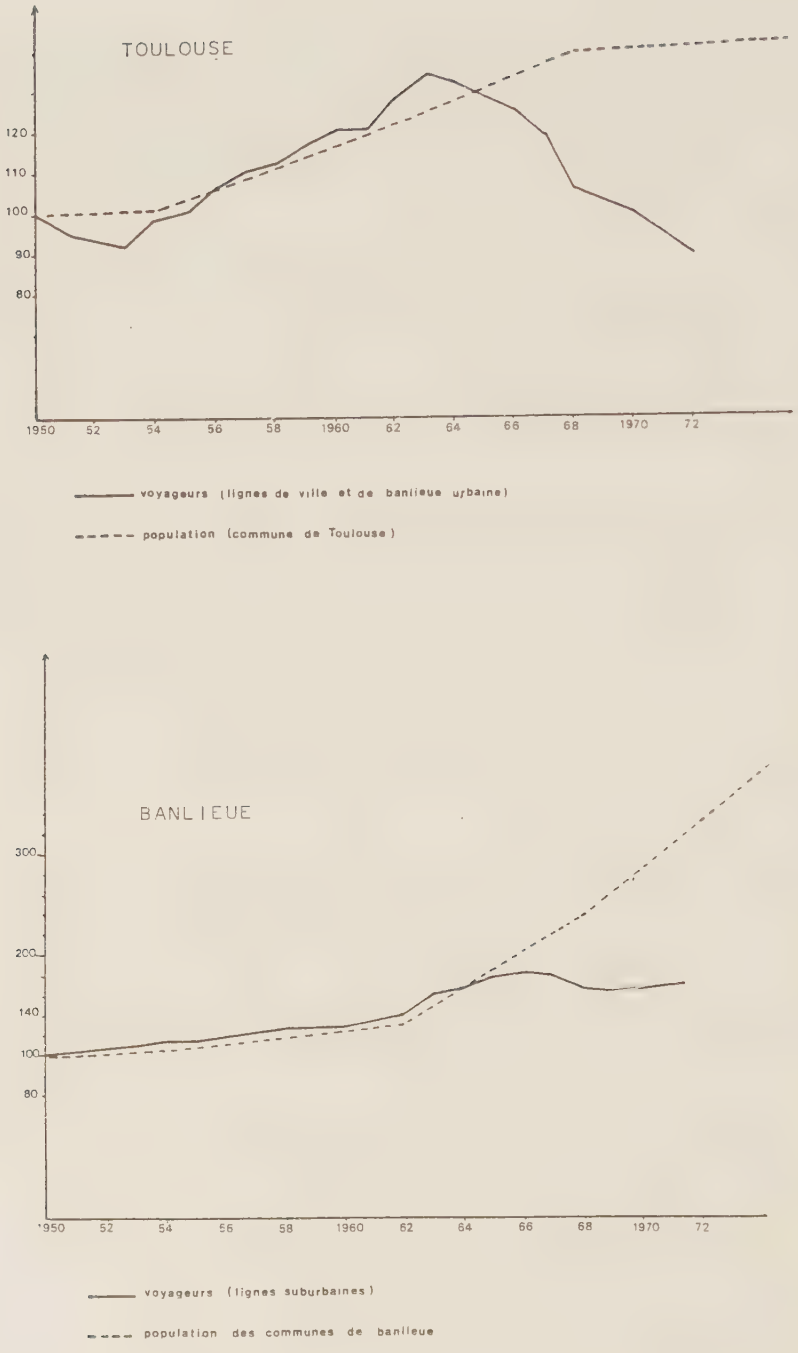


FIG. 20. EVOLUTIONS COMPARÉES DU TRAFIC DES TRANSPORTS EN COMMUN ET DE LA POPULATION A TOULOUSE ET DANS LA BANLIEUE (1950-1972/75).

les transports collectifs: la création de nouveaux quartiers à la périphérie avait induit des besoins supplémentaires et le nombre des déplacements progressait encore plus vite que la population municipale.

Pour les lignes de banlieue suburbaine (Fig. 19), la situation n'était guère très différente, mais les comparaisons s'avèrent là plus difficiles, le nombre des communes desservies par les autobus de la STCRT ayant sensiblement varié au cours des années 1950-1970.

Ces résultats n'en plaçaient pas moins l'agglomération toulousaine dans une bonne moyenne nationale. Si l'on se réfère aux statistiques publiées pour d'autres grandes villes françaises, elle se classait, au début des années 1960, au 5° rang pour le nombre de voyages par habitant et par an, devancée par Paris (260), Saint-Etienne (233), Lyon (220) et Bordeaux (168). (77)

A partir de 1964, la tendance enregistrée au cours des dix années précédentes se renversa brusquement. Le nombre de voyageurs diminua alors très vite et, dès 1971, il était même inférieur à celui de 1950. Cette régression inquiétante n'avait rien d'original; elle affectait au même moment tous les réseaux de transports en commun des grandes agglomérations du pays.

Les trois réseaux toulousains (ville, banlieue urbaine et banlieue suburbaine) n'ont pas été atteints aussi intensément par la désaffection du public. Entre 1963 et 1970, la diminution du trafic affecta surtout les lignes de ville (-30%). Au contraire, les lignes de banlieue urbaine et de banlieue suburbaine résistèrent un peu mieux, les premières enregistrant même une légère croissance du trafic (+11%). Mais,partout, le "tournant de 1963" n'en demeure pas moins net. Les fig.20 traduisent de façon presque caricaturale la distorsion qui s'établit alors entre l'évolution du trafic et celle de la population. En 1969, chaque habitant de la commune de Toulouse n'effectuait plus, en moyenne, que 92 voyages chaque année, au lieu de 136 six ans plus tôt.

Pourquoi ce brusque renversement de tendance au début des années 1960 alors que, jusque là, la concurrence des transports individuels n'avait pas compromis la croissance des transports collectifs? La réponse est sans doute moins simple qu'il n'y paraît. L'équipement des ménages en automobiles n'explique pas tout et posséder les "quatre roues de la fortune" (A.Sauvy) n'impliquait pas nécessairement leur utilisation quotidienne pour les déplacements urbains. On ne saurait sérieusement analyser l'expansion de la circulation automobile en ville sans faire constamment référence à la politique menée dans le même temps — et, on l'oublie trop souvent, dans la décennie antérieure — en matière de transports en commun. Les deux choses sont étroitement liées. A Toulouse, plus qu'ailleurs peut-être, c'est la carence des transports en commun qui favorisa aussi rapidement le recours à l'automobile pour les déplacements à l'intérieur de l'espace urbain.

D'aucuns prétendront sans doute qu'il y a quelque humour à parler d'une politique des transports en commun dans l'agglomération toulousaine entre 1950 et 1970.

Après l'échec de la tentative visant à reprendre l'exploitation des lignes de tramways et d'autobus dans le cadre d'une régie municipale, la STCRT imposa ses choix à la municipalité sans rencontrer d'opposition notable. Les vieux traités qui la liaient à la Ville et au Département ne lui faisaient aucune obligation de prolonger ou de créer une ligne et, lorsqu'elle acceptait, avec beaucoup de prudence, de tels aménagements, elle présentait l'événement comme un gage de sa bonne volonté soulignant bien qu'à titre extra-contractuel, elle contribuait à la bonne marche du service public qu'on l'accusait par ailleurs de sacrifier à ses propres intérêts.

Chaque séance du Conseil municipal dont l'ordre du jour appelait une délibération sur les transports en commun était ponctuée par un constat d'impuissance des élus locaux, régulièrement assorti d'une pieuse protestation contre l'augmentation des tarifs. Il en fut ainsi pendant plus de quinze ans. Pour les augmentations de tarifs, le 7° avenant de 1929 avait pourtant fixé le mécanisme d'une révision automatique en fonction de l'évolution des dépenses d'exploitation, ce qui ne permettait plus à l'autorité de tutelle de refuser l'homologation de chaque nouvelle tarification établie conformément aux règles contractuelles. L'assemblée municipale ne pouvait donc s'insurger que sur des questions de forme, par exemple lorsque le Préfet donnait son accord à la STCRT sans informer au préalable les élus. Ainsi, le 24 avril 1950:

> *"Le Conseil municipal de Toulouse,*
> *Informé des conditions dans lesquelles la STCRT a été autorisée à procéder à une augmentation des tarifs,*
> *-proteste contre cette augmentation au sujet de laquelle son avis n'a pas été sollicité,*
> *-demande qu'à l'avenir, M.le Préfet veuille bien le consulter avant toute nouvelle modification des tarifs."*

Quant à l'impuissance de la municipalité face à son concessionnaire, elle transparaît dans de multiples intervention:

> *"Si vous voulez que je vous donne mon opinion, la voici: je n'ai aucune confiance en un recours en Conseil d'Etat pour obtenir la déchéance de la STCRT. Je vous le dis comme je le pense.Nous pourrons faire n'importe quel rapport sur le fonctionnement des Tramways de Toulouse, on nommera vraisemblablement un expert qui conclura que*

les transports ne sont pas plus mal assurés à Toulouse qu'à Bordeaux ou à Lyon, et la STCRT gagnera son procès."

R.Badiou, maire de Toulouse. 19 janvier 1954.

"Il est vraisemblable que l'on n'aboutira pas à grand chose actuellement dans les négociations avec la STCRT car, pour le présent, la convention en vigueur ne nous donne aucun droit vis-à-vis de cette Société...Cette convention a été établie il y a quarante ans, sans que l'on prenne en considération le fait que la ville pouvait se développer, que des problèmes d'urbanisme allaient se poser dans l'avenir. Tout ce que nous pouvons obtenir de la société, nous l'obtenons au plan amiable; c'est une sorte de service que rend la société à la Ville de Toulouse en envisageant une extension en direction de la périphérie.

G.Delpech, adjoint au maire.
5 décembre 1966.

Les choses semblaient claires. Pour mettre en oeuvre une politique différente des transports en commun, il fallait attendre que la convention vienne à expiration. L'échéance fixée au 31 décembre 1967 n'était plus très lointaine et, dès 1961 on l'évoquait déjà, mais de façon encore bien imprécise. Répondant à une interpellation d'un conseiller municipal qui s'inquiétait des mesures à envisager pour assurer la relève du concessionnaire, le maire se contentait alors de déclarer:

"Dès que j'aurais un projet je vous le soumettrai."

La STCRT ayant fait savoir qu'elle ne souhaitait pas continuer l'exploitation dans le cadre des dispositions antérieures, c'est-à-dire à ses risques et périls, tout incitait pourtant à se mobiliser sans tarder pour préparer un nouveau régime juridique qui permettrait, le moment venu, d'assurer la continuité du service public. Or, à quelques jours de la date fixée depuis 1929, rien n'était prêt et il fallut proroger pour un an les traités de concession (avenant n° 25). Avait-on sérieusement etudié la question? On peut en douter lorsque une semaine avant l'expiration officielle de la concession le maire de Toulouse soumit à son Conseil le texte du 25° avenant en déclarant:

"Il est procédé à des études pour établir les données générales suivant lesquelles se trouvera posé le problème du renouvellement éventuel de la concession des transports urbains de la Ville de

Toulouse. Des réunions ont déjà été tenues... Cependant, eu égard à l'importance et à la diversité des questions à traiter, aux incertitudes sur le schéma d'infrastrutures de la voirie, à la contrainte des problèmes de circulation, à la politique des orientations d'urbanisme, il a paru judicieux de se rapprocher de la STCRT pour reconduire provisoirement l'exploitation des réseaux pour une durée supplémentaire d'un an."

Conseil municipal. Séance du 22 décembre 1967.

Pendant que les tractations continuaient, il fallait donc improviser. On s'installait dans le provisoire. De nouveaux avenants (n°26 et n°27) furent encore nécessaires pour reconduire à deux reprises les dispositions essentielles des vieux traités de concession et aucun règlement n'était encore intervenu lorsque l'approche des élections municipales de 1971 fit encore différer la décision.

Ces atermoiements, cette incapacité des élus locaux à régler dans des délais amplement suffisants les modalités d'exploitation d'un service public essentiel pour la vie de la cité ne furent pas, on s'en doute, sans conséquences désastreuses pour les usagers des transports en commun.

Dans l'incertitude du sort qu'on lui réserverait après 1967, la STCRT ne pouvait réagir efficacement à la baisse du trafic qui affecta son activité à partir de 1964. En eut-elle vraiment le projet? On peut en douter tant la routine présidait à sa gestion depuis de longues années. Toujours est-il que l'échéance fixée à la concession par les traités qui la liaient à la Ville et au Département était beaucoup trop proche pour lui permettre de faire face correctement.

Il était convenu qu'au 31 déecmbre 1967, le concessionnaire devrait remettre aux collectivités locales qui lui avaient confié l'exploitation des transports en commun toutes les installations faites sur le sol des voies publiques et la moitié de la valeur du matériel roulant. Depuis la disparition des tramways, les installations sur le domaine public représentaient fort peu de choses, tout au plus quelques kiosques vétustes et de rares abris pour les voyageurs aux arrêts les plus fréquentés. Par contre, les dispositions relatives au matériel roulant ne pouvaient qu'encourager la STCRT à ne pas consentir d'investissements en ce domaine au-delà des obligations que lui imposait le cahiers de charges...élaboré en 1929. Dès les années 1950, on pouvait donc craindre que le renouvellement insuffisant du parc d'autobus n'entraînât une détérioration du service public. A ce moment-là, on l'a vu, la Ville acceptait déjà d'emprunter les sommes nécessaires aux investissements de la STCRT, à charge pour cette dernière de rembourser les annuités correspondantes. Cette procédure régulièrement utilisée depuis la guerre posa problème dès le moment où la durée des

remboursements excéda celle de la concession. La STCRT refusait de s'engager à payer au-delà du 31 décembre 1967 les annuités d'emprunt qui auraient servi à l'achat d'un matériel qu'elle devrait remettre à la Ville, pour moitié, à cette date, si son contrat n'était pas reconduit. Il fallut donc trouver quelques accomodements qui firent l'objet du 21° avenant au traité de 1902. La Ville continuait d'emprunter les sommes nécessaires à l'acquisition de nouveaux autobus, mais elle acceptait de se substituer à la STCRT pour effectuer les remboursements après 1967. En contrepartie, la totalité du matériel acquis de cette façon lui reviendrait à l'expiration de la concession, et non pas la moitié seulement comme le stipulaient les textes antérieurs.

Ces dispositions appellent quelques réflexions. L'objectif visé était évident; il s'agissait d'éviter que la STCRT ne limite abusivement le renouvellement ou le développement de son parc d'autobus. Les usagers devaient donc en bénéficier directement: d'une part, la qualité du matériel garantissait leur confort et leur sécurité, d'autre part un parc plus fourni et mieux adapté aux besoins permettait d'envisager, sinon la création de lignes nouvelles, tout au moins l'amélioration des fréquences sur les itinéraires déjà desservis. Pour la STCRT, le financement utilisé aboutissait en fait à une sorte de location-vente car tout se passait comme si le Ville achetait elle-même les autobus et les louait à son concessionnaire, les annuités des emprunts correspondant au loyer. Par ce biais,et sans faire appel aux deniers du contribuable la municipalité s'efforçait de maintenir la qualité du service public et tentait d'éviter sa détérioration prévisible à l'approche de la date fixée pour l'expiration de la concession.

Les sommes nécessaires à la maintenance et au renouvellement du parc d'autobus étant ainsi dégagées,la STCRT ne fut pas pour autant à l'abri de graves difficultés. Elle se heurtait en effet à la concurrence de plus en plus sévère des transports individuels.

La figure 21 met en évidence les principales données du problème. Elle permet de comparer l'évolution du trafic sur l'ensemble des lignes de ville et de banlieue urbaine et l'offre de transport qui, calculée d'après le nombre de kilomètres parcourus, traduit à la fois les modifications apportées aux tracés des lignes et l'ajustement des fréquences. La résultante, le nombre de voyageurs par kilomètre parcouru, donne une assez bonne idée du rendement des réseaux.

La progression du trafic, puis sa régression à partir de 1964 semblent indépendantes des fluctuations de l'offre. Pendant les années 1953-1963, le nombre de kilomètres parcourus s'est pratiquement stabilisé et n'a jamais retrouvé le niveau atteint en 1950. Au cours de cette période l'amélioration du rendement des lignes, exprimé par le rapport voyageurs/kilomètres (5,1 en 1953, 6,4 en 1963) fut donc entièrement le résultat d'une demande croissante.

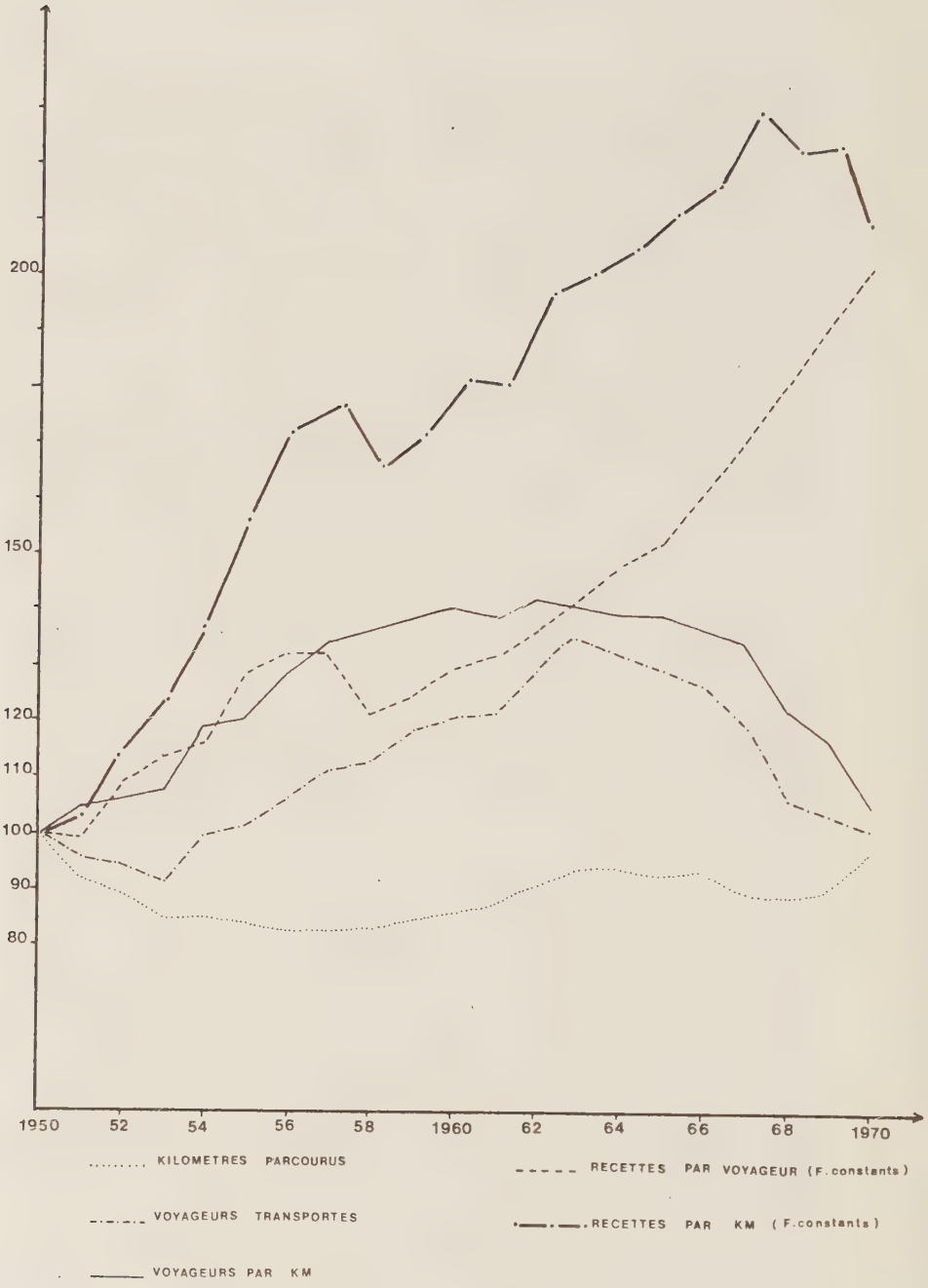


FIG. 21. RÉSEAUX DE VILLE ET DE BANLIEUE URBAINE. DONNÉES ESSENTIELLES SUR L'ÉVOLUTION DE L'EXPLOITATION (1950-1970

Quelques exemples suffisent à apprécier plus concrètement l'ampleur de cette distorsion croissante entre l'offre et la demande dont le personnel et les usagers dénonçaient en vain les conséquences désastreuses.

Effectué sans modifier fréquences et intinéraires, le remplacement des tramways par les autobus avait abouti à limiter le nombre de places offertes pour le même nombre de kilomètres parcourus.

> *"Il est fréquent de voir passer les autobus surchargés et cela parce que la STCRT a réduit le matériel d'une façon inadmissible, chaque fois qu'une ligne est transformée, exploitée par autobus, automatiquement la capacité est réduite d'environ 50%. Pour la STCRT la transformation est synonyme de "productivité". On impose des vitesses impossibles, le manque de voitures et les vitesses excessives sont nuisibles aux usagers comme au personnel; personne ne peut nier que les usagers sont mal transportés, les surcharges sont fréquentes. Il arrive souvent que les usagers protestent contre le personnel parce que celui-ci n'ouvre pas la porte en raison des surcharges..."*
>
> Le Patriote. 3 avril 1954.

Au nom de la productivité, les agents de conduite se virent ainsi contraints d'assurer les services selon des normes de plus en plus draconiennes.

> *" Dans la pensée des usagers, la mise en service d'autobus devait apporter de sérieuses améliorations. En réalité, il devrait en être ainsi, mais quelques conditions étaient cependant nécessaires. Il fallait reconsidérer d'abord le profil des lignes. Avec des autobus, il était, et il est toujours possible de déplacer les terminus afin de desservir les quartiers démunis de moyens de transport. Ensuite, une bonne exploitation par autobus demande aussi une fréquence suffisante, assez de "temps-parcours". Pour cela il faudrait un plus grand nombre de voitures sur chaque ligne. C'est de là que vient la difficulté. La Société ne voit pas les choses ainsi. Son principe, c'est la production, c'est-à-dire exploiter avec le minimum de voitures et le minimum de personnel, donner aux chauffeurs le minimum de "temps-parcours".*
>
> *Voici l'exmple de la ligne 14. Longueur: 6 kilomètres; 22 minutes pour le parcours, 21 arrêts, plus ceux des feux aux carrefours et aussi les multiples arrêts provoqués par l'embouteillage. De ce fait, il passe une*

voiture, en principe, toutes les huit minutes. Or, pour que cette ligne fonctionne bien, il faudrait un départ toutes les quatre minutes et vingt-six minutes pour le parcours. La Société refuse toute amélioration. Les raisons: pour donner les vingt-six minutes parcours et faire une fréquence de quatre minutes, il faudrait mettre au moins trois voitures supplémentaires ET LA PRODUCTIVITE S'EN RESSENTIRAIT. Elle préfère continuer à faire de la mauvaise exploitation. Peu importe que les fréquences ne soient pas respectées. Il arrive souvent aux voyageurs d'attendre jusqu'à vingt minutes aux arrêts."

J.Bergeaud, secrétaire du Syndicat CGT des Traminots. Le Patriote. 1° février 1956.

Et, sourde aux revendications des usagers, la direction préférait traquer le personnel, multipliant blâmes et avertissements pour des retards contre lesquels il ne pouvait pas grand chose.

La simple analyse des données statistiques confirme largement cette dégradation du service public.

Sur la ligne 12 par exemple (Croix-Daurade - Croix de Pierre), entre 1953 et 1963, le nombre de voyageurs s'est accru de 21% alors que les kilomètres parcourus diminuaient de 21%. Compte tenu d'un léger allongement de l'itinéraire (+ 400m), le nombre moyen des services quotidiens dans chaque sens est ainsi passé de 195 à 145 en dix ans.

Sur d'autres itinéraires, fort heureusement, la régression de l'offre ne fut pas aussi importante. Pour la ligne 2 (Gare Matabiau - Saint-Agne) on note ainsi que la croissance du trafic (+32%) s'est accompagnée d'une augmentation, plus faible il est vrai, du nombre de kilomètres parcourus (+14%). Mais il serait abusif d'en conclure que le service s'est amélioré. En fait, la progression du nombre de kilomètres offerts est à mettre au compte du prolongement de la ligne imposé lors du remplacement des tramways par les autobus, ces derniers ne pouvant faire demi-tour à hauteur de l'ancien terminus. Le nombre des services est, semble-t-il resté inchangé, même quand le développement de la circulation automobile commença à faire chuter la vitesse des autobus: l'allongement du temps de trajet ne put donc pas être compensé par une attente plus brève aux arrêts, attente que les usagers acceptent très difficilement, la percevant au double de sa durée réelle.

Variable selon les lignes, la baisse ou la stagnation du nombre de kilomètres parcourus traduit bien la dégradation du service dans les années 1950. On est alors en droit de poser une question fondamentale. La distorsion croissante entre l'offre et la demande de transports collectifs n'a-t-elle pas largement contribué à la désaffection du public après 1964? Limiter ainsi le nombre

de places-kilomètres offertes n'était-ce pas décourager les usagers auxquels on proposait des services de plus en plus médiocres? Pendant quelques années la fréquentation qui continuait à progresser a pu faire illusion et encourager la STCRT à poursuivre sa politique malthusienne. Mais quand se furent multipliées les possibilités d'utiliser des moyens de transport individuels, on ne put que constater l'étendue du désastre. A partir de 1964, trois ans à peine avant l'expiration de la concession, on assista à un véritable sauve-qui-peut. Pour faire face à la désaffection du public, les responsables de la STCRT, toujours au nom de la rentabilité financière de l'entreprise, aggravèrent encore le mal qui l'avait provoquée en stabilisant l'offre puis en la réduisant même légèrement. Quand la reprise s'amorça,en 1970, il était bien tard. Mais après cette évolution suicidaire, la Ville acceptait enfin, pour la première fois, de prendre en charge une partie du déficit d'exploitation (avenant n°26) en attendant de décider dans quel cadre nouveau elle allait envisager la réorganisation des transports en commun.

Constater qu'une distorsion entre l'offre et la demande aboutit à une déclin inquiétant du trafic semble parfaitement logique. Ce qui est aberrant c'est qu'on ait pu, pendant des années, entre 1950 et 1963, refuser d'envisager une telle perspective. La politique menée par la STCRT ne pouvait pourtant conduire qu'à cet échec.

Société privée exploitant à ses risques et périls les réseaux de transports en commun de l'agglomération toulousaine, la STCRT obéissait naturellement aux lois de l'économie capitaliste. Rechercher le meilleur profit, améliorer la rentabilité financière, demeuraient ses objectifs essentiels, au-delà de la simple exécution des charges inhérentes à la gestion contractuelle d'un service public. Toujours en se référant à la figure 21 , on peut saisir les conséquences de cette logique.

Exprimée en francs constants, la recette par voyageur donne une idée assez précise de l'évolution des tarifs. En ce domaine aussi, l'année 1964 marque une nette rupture. Jusqu'à cette date, plusieurs phénomènes se conjuguèrent au mieux des intérêts de la STCRT: la révision périodique — et automatique — des tarifs permit d'assurer une croissance des recettes de l'ordre de 40% en francs constants, et la progression du trafic, très supérieure à celle de l'offre de transport, aboutit à une amélioration remarquable des recettes par kilomètre parcouru (+96%, toujours en francs constants). Peut-on pour autant affirmer que, globalement, la rentabilité des lignes exploitées s'est alors améliorée? Il faudrait pour cela connaître avec précision l'évolution des dépenses d'exploitation, ce qui semble exclu en l'état actuel de la documentation accessible. Tout porte à croire cependant que la croissance des dépenses d'exploitation a été beaucoup plus modérée que celle des recettes.

L'index économique utilisé pour réajuster périodiquement les tarifs avait été conçu de telle sorte que le prix réclamé à l'usager devait augmenter à peu près au même rythme que les dépenses d'exploitation. On peut donc penser que la courbe des dépenses par kilomètre a dû avoir sensiblement la même allure que celle des recettes par voyageur. Compte tenu des gains de productivité, il est même vraisemblable que sa pente a été plus faible. En effet, l'index ne prenait en compte que l'évolution moyenne des salaires horaires et non les dépenses salariales totales de l'entreprise. Or, les effectifs employés par la STCRT n'ont cessé de diminuer, passant de 1360 à 873 entre 1950 et 1960, ce qui, rapporté au nombre de kilomètres parcourus au cours de ces deux années, permet d'estimer à 33% les gains de productivité: pour chaque agent, on comptait en moyenne 5 600 km par an en 1950, et 7 700 dix ans plus tard.

Dans ces conditions, on peut donc affirmer que le simple maintien du trafic et de l'offre de transport aurait suffi à conserver le rendement financier du réseau pendant les années 1950-1963, l'ajustement régulier des tarifs permettant aux recettes de progresser au moins au même rythme que les dépenses d'exploitation. Or, on sait que la croissance du trafic provoquait un surcroît de recettes qui allait de pair avec une réduction des dépenses d'exploitation consécutive à la limitation volontaire de l'offre de transport et aux gains de productivité imposés au personnel. La rentabilité ne pouvait que s'en trouver améliorée.

Tout renforcement des services (augmentation des fréquences, prolongement de lignes...) et, à plus forte raison, toute création de ligne nouvelle présentait ainsi un risque économique qu'il semblait bien inutile de courir. Si le public ne répondait pas favorablement à de telles initiatives, c'est toute la mécanique financière qui pouvait en subir le fâcheux effet. Pour la STCRT, tout semblait donc justifier le bien fondé de la politique suivie puisque, jusqu'en 1963, à offre égale ou légèrement inférieure, la fréquentation continuait de progresser. A l'approche du terme de sa concession, et en l'absence de toute obligation contractuelle, rien ne l'incitait à proposer des améliorations pour tenter de promouvoir les transports en commun à Toulouse.

Toutefois, dès la fin des années 1950, l'accroissemnt régulier de la demande ne permit pas de maintenir à un aussi faible niveau l'offre de transport. De toutes parts s'élevaient des protestations de plus en plus vives. Il fallut donc se résoudre à quelques concessions. Pour une base 100 en 1950, le nombre de kilomètres offerts chaque année, qui était tombé à 82 en 1958, revint à 87 en 1961. Cela suffit pour compromettre un moment la progression des recettes par rapport aux années 1950-1958 où elle avait atteint 75% en francs constants. L'intérêt du public — une offre de transport plus importante et plus diversifiée — et celui de la société privée — le maintien de la rentabilité — apparaissaient bien contradictoires.

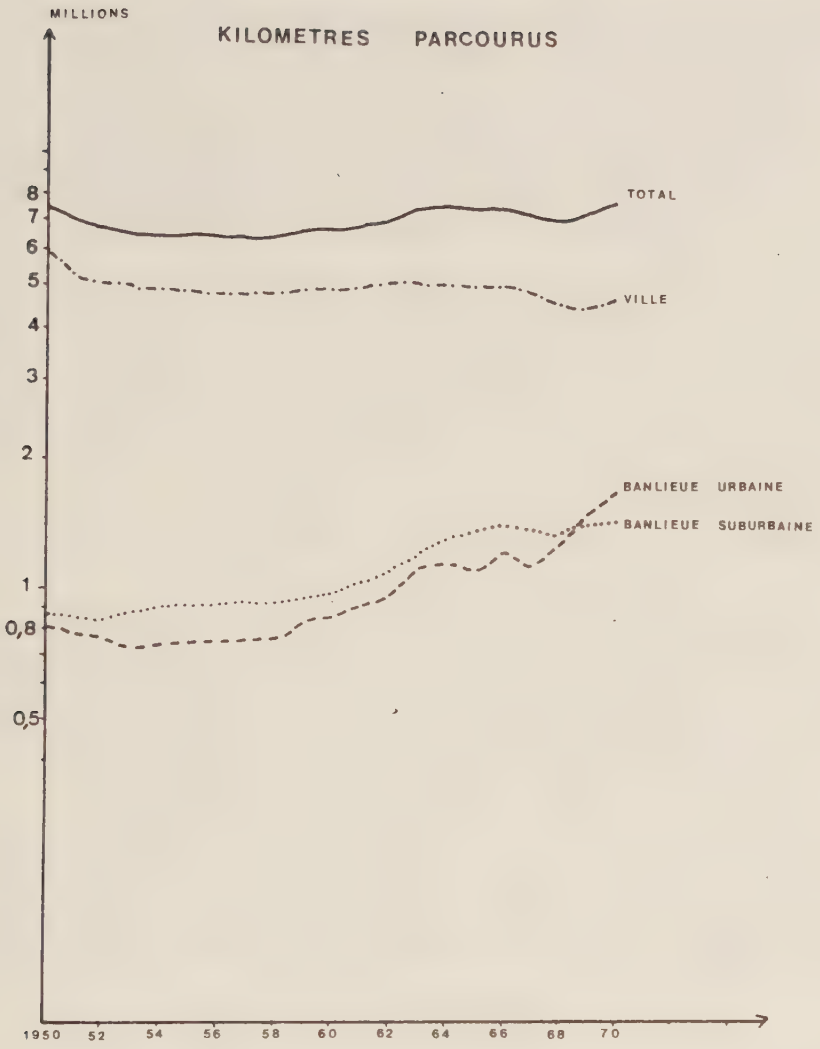


FIG.22. EVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LES DIFFÉRENTS RÉSEAUX (1950-1970).
— ordonnées logarithmiques —

L'avis d'un inspecteur de l'administration centrale sur la gestion des transports en commun toulousains par la STCRT:

Le compte d'exploitation des réseaux urbains, qui se déduit de la comptabilité générale...fait apparaître au cours des cinq dernières années l'évolution suivante des recettes et des dépenses:

	1961	1962	1963	1964	1965
RECETTES (M.F)	13,341	15,655	17,595	18,547	18,926
DÉPENSES (M.F)	14,154	16,486	18,829	18,970	20,219
DÉFICIT (EN % DES RECETTES)	6,09	5,31	6,95	7,67	6,83

Les dépenses globales comprennent, outre les dépenses d'exploitation, les charges d'emprunts, la rémunération de l'exploitant et un prélèvement de 10% des recettes pour alimenter le fonds de renouvellement.

Ces chiffres montrent que les recettes couvrent largement les dépenses d'exploitation, le déficit étant imputable aux charges cumulées d'emprunts et aux prélèvements pour le compte de renouvellement.

Bien que le réseau soit exploité aux risques et périls du concessionnaire, ni les autorités concédantes, ni le contrôle, ne peuvent se désintéresser de cette situation.

Il est clair en effet que l'entreprise résorbe comme elle le peut les conséquences du déficit d'exploitation, au détriment notamment de la modernisation du matériel. (...)

Etant donné la façon dont est administré le réseau, il serait illusoire d'espérer réaliser d'importantes économies de gestion, sauf sur un point: l'extension progressive du service à un agent. (...)*

La vitesse, tombée au-dessous de celle des tramways, semble malheureusement tendre vers celle des omnibus à chevaux de M.Firmin Pons. Les conséquences pour l'exploitation sont bien connues.

L'augmentation des temps de parcours entraîne la mise en service de voitures supplémentaires avec comme corollaire l'augmentation des frais d'exploitation(...) et la dégradation de la qualité du service offert à la clientèle.

* suppression des receveurs.

L'extension de l'agglomération toulousaine a entraîné des prolongations de lignes et la création de lignes nouvelles. Sur certaines lignes, le service a dû être renforcé et, d'une façon générale, la STCRT s'est efforcée de suivre le développement des besoins. Elle l'a fait avec une prudence qu'on ne peut lui reprocher, car aucune de ces mesures n'a entraîné des recettes suffisantes pour compenser l'augmentation des dépenses correspondantes.

Au demeurant, la politique hardie pratiquée par la municipalité en matière d'urbanisme demande une politique aussi hardie en matière de transports en commun.

Il ne me paraît plus possible de se contenter comme on l'a fait dans le passé, de suivre l'évolution de la demande pour la desserte des quartiers nouveaux et il faudra au contraire devancer la demande pour éviter que ne se créent de mauvaises habitudes.

Pour toutes ces raisons, le nouveau traité de concession devrait être conçu sur des bases entièrement nouvelles (...)

En définitive, le but à atteindre doit être de cumuler les avantages de l'exploitation aux risques et périls, avec ceux d'un régime qui permettrait de sauvegarder les perspectives de développement du réseau(...)

Le nouveau traité...devrait être conçu dans la double perspective suivante:

- donner à la STCRT les moyens financiers qui lui font défaut, en particulier par une révision du régime tarifaire (et notamment une compensation partielle des tarifs sociaux.)

- comporter des clauses suffisamment évolutives pour permettre un remodelage du réseau en fonction d'une part, des améliorations apportées à la voirie et, d'autre part, de la nécessité d'assurer une desserte convenable des nouveaux quartiers périphériques."

J.Artaud-Macari.

Compte-rendu d'inspection
(12 et 13 décembre 1966)

Ministère des Travaux publics et des Transports

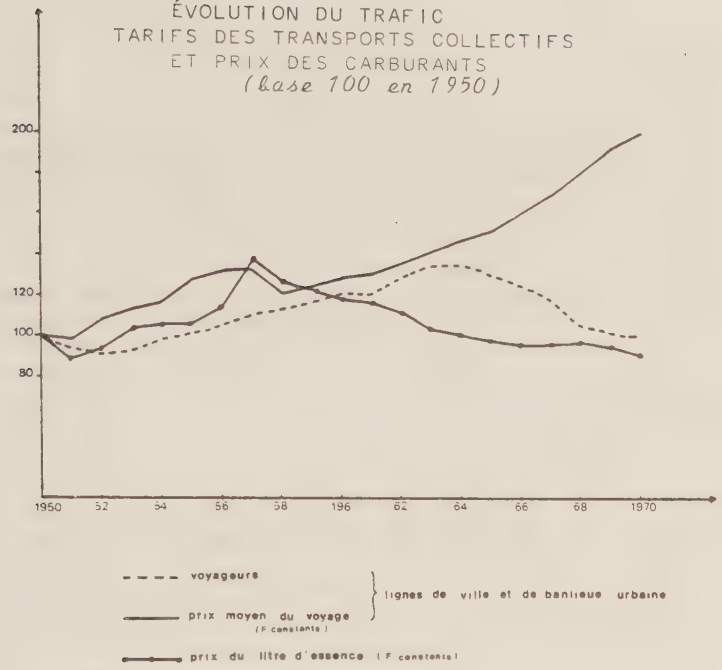
Très indulgent pour la politique menée par la STCRT, ce rapport ne brille guère par son imagination si l'on en juge par les propositions qu'il contient pour établir un nouveau traité de concession des réseaux de transports collectifs de l'agglomération toulousaine.

Pour rétablir la situation, la STCRT ayant atteint les limites en matière de réduction des dépenses d'exploitation, proposa tout simplement d'accroître les recettes en procédant à une augmentation des tarifs supérieure à celle qu'autorisait la variation de l'index de référence. Dans ce but peu avouable, elle réussit à convaincre la municipalité de réviser le mode de calcul de l'index (avenant n°24) en faisant prévaloir des arguments techniques.

Un moment compromise, la progression des recettes par kilomètre put ainsi reprendre. Mais il y avait un risque majeur à pratiquer ainsi car on savait, depuis 1926, que toute hausse des tarifs entraînait inéluctablement une baisse de la fréquentation. Dans un premier temps, cette crainte ne parut pas fondée. Au contraire, en 1962 et 1963, tous les records de trafic furent battus: en deux ans le nombre de voyageurs augmenta de 11,6%!. Pendant cette période la croissance encore plus rapide de la demande de transports en commun, liée à l'arrivée massive des Français d'Algérie, suffit sans doute à masquer le mécontentement des autres usagers à la suite des modifications de tarifs. On ignore le nombre exact des rapatriés installés à Toulouse à ce moment-là, mais, en 1968, on en dénombra 27 000 lors du recensement de la population, soit 6,2% de la population résidant dans l'agglomération. Privés de voitures dans les premiers temps, ils eurent recours, plus que les Toulousains, aux transports en commun pour leurs déplacements ce qui entretint, de façon éphémère, l'illusion que le public avait accepté sans réagir les augmentations de 1961. Il fallut vite déchanter: dès 1964 s'amorçait une baisse de fréquantation régulière et durable.

A trois ans de l'expiration de sa concession, la STCRT réagit aussitôt en stabilisant à nouveau le nombre de kilomètres offerts et, surtout, en augmentant à plusieurs reprises ses tarifs. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, on assista alors à une véritable déroute des transports en commun dont la fréquantation s'effondra. Dans une atmosphère de fin de règne, les élus locaux convaincus de leur impuissance face au concessionnaire ne tentèrent même pas de rétablir la situation. Or, dès le 1° janvier 1968, ils pouvaient, s'ils en avaient eu la volonté, reprendre la situation en mains. Au lieu de cela, ils tergiversèrent encore quatre longues années au cours desquelles le mal empira.

Tout ceci étant précisé, un autre élément d'explication peut aussi être avancé pour expliquer le "tournant de 1964". La figure 23 suggère en effet une hypothèse intéressante. Après avoir progressé parallèlement, les prix du voyage en autobus et du litre d'essence ont évolué de façon divergente à partir de 1961, dès le moment où, précisément la STCRT augmenta plus fortement ses tarifs sans pour autant apporter d'amélioration au service qu'elle assurait. Faut-il voir dans cette simultanéité un facteur d'explication supplémentaire de la baisse de



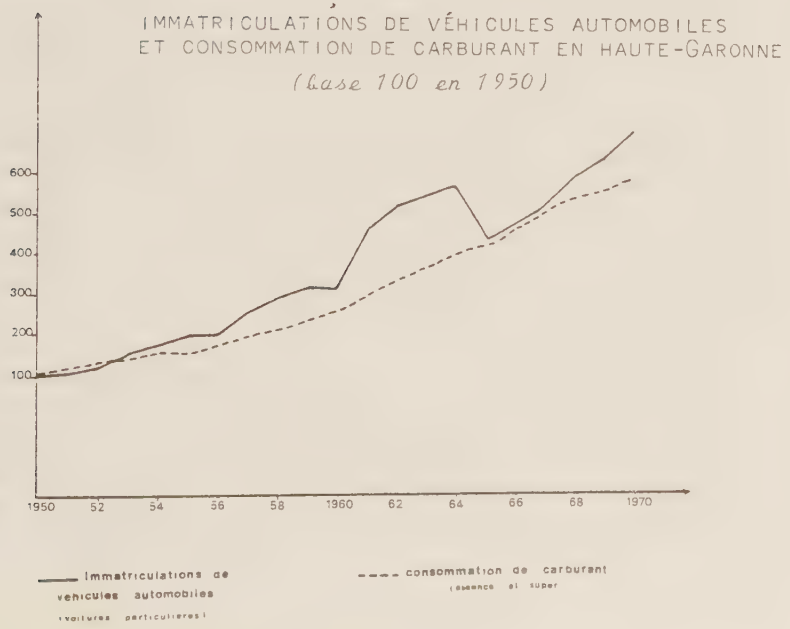


FIG. 23 . LES TRANSPORTS COLLECTIFS ET LES SERVICES DES TRANSPORTS [illegible] EN AUTOMOBILE.

de fréquentation des transports en commun? Tout porte à le croire.

A partir de 1961, le rythme des immatriculations de véhicules automobiles (neufs et occasions) connut dans la Haute-Garonne une brusque accélération: en deux ans, (1964-1965), le parc automobile départemental — l'agglomération toulousaine regroupait les 2/3 de la population du département en 1962 — s'enrichit de 25%, passant de 98 000 à 123 600 véhicules (INSEE). Ce phénomène semble purement local et ne peut s'expliquer entièrement par l'installation des rapatriés d'Algérie; il s'accompagna d'un développement tout aussi rapide de la consommation de produits pétroliers: entre 1960 et 1965, pendant que la consommation française d'essence et de supercarburant augmentait de 52%, celle du département de la Haute-Garonne progressait, elle, de 75%.

Dans quelle mesure la dégradation et le renchérissement des transports en commun ont-ils hâté l'équipement des ménages en automobile? Faut-il, au contraire, attribuer la baisse du trafic des autobus à l'accroissement du parc d'automobiles particulières? La simultanéité des deux phénomènes ne saurait privilégier une interprétation plutôt que l'autre, mais tout ce qui précède incite à penser qu'à Toulouse au moins, l'organisation des transports collectifs présentait de telles carences que, dès le moment où ils en firent l'acquisition, de très nombreux habitants n'hésitèrent pas à utiliser quotidiennement leur automobile pour leurs déplacements dans la ville.

A partir de ce moment-là, les usagers captifs des transports collectifs furent de moins en moins nombreux et toute la politique de la STCRT s'en trouva compromise. Depuis des années, personne n'avait voulu entendre les protestations de ces usagers contraints d'utiliser les services qu'on leur offrait, aussi médiocres et inadaptés à leurs besoins qu'ils fussent. En quelques mois, le rapport de forces s'inversa au point qu'il fallut bientôt leur reconnaître de véritables droits pour éviter qu'ils ne désertent en plus grand nombre les transports en commun. Et pour en conquérir ou en reconquérir d'autres, on dut même envisager une véritable politique commerciale. L'usager à qui on avait trop longtemps proposé de marcher à pied s'il n'était pas content, devenait un client digne d'attention depuis qu'il possédait une automobile ou pouvait en acquérir une. Mais n'était-ce pas trop demander à la STCRT au terme de sa concession, après un demi-siècle d'une gestion routinière et malthusienne?

Pour s'en réjouir ou pour s'en alarmer, on n'a cessé de répéter que les années 1960 furent celles du triomphe de l'automobile. Le plus souvent, des écrits consacrés à cette période se dégage l'impression d'une évolution inéluctable qu'on inscrit alternativement au passif ou à l'actif d'une civilisation qualifiée hâtivement de post-industrielle. Et de passer en revue les motivations psychologiques qui expliqueraient l'engouement de nos contemporains pour ce moyen de transport individuel.

> *" L'automobile a ceci d'extraordinaire qu'elle est l'une des manifestations individuelles tolérées de l'agressivité...La valeur érotique de la voiture est certaine: et là encore, c'est l'homme qui est mis en valeur. Selon les recherches de très sérieux psychologues, une partie du succès de la voiture auprès des hommes et des femmes vient de ce que, par sa forme et sa vitesse, elle évoque un objet phallique."*
> J.Fabre et H.Michel. (53) pp.15 et 19.

Laissons là ce genre d'affirmations dont on pourrait multiplier les exemples. L'extraordinaire croissance du parc automobile ne s'explique vraiment que si l'on veut bien mesurer l'importance des intérêts en jeu.

Au début des années 1970, l'automobile faisait vivre directement ou indirectement un Français sur dix. Sa production intervenait pour 2,5% dans la formation du Produit National Brut, absorbait 52% du chiffre d'affaires des fournisseurs d'aciers spéciaux, 54% pour le caoutchouc, 17% pour l'industrie de première transformation des métaux... Elle assurait 20% des recettes de l'Etat. L'automobile "moteur" privilégié de la croissance économique, tel fut bien, en définitive, le choix politique fondamental du dernier quart de siècle. Mais pour que le pari réussisse, encore fallait-il que tous les obstacles cèdent les uns après les autres devant les puissants intérêts en jeu: constructeurs automobiles, compagnies d'assurances, sociétés pétrolières... Par leurs livraisons de quantités toujours plus importantes de carburants dont les prix, en francs courants, n'ont pratiquement pas varié entre 1959 et 1968, les compagnies pétrolières ont apporté une contribution essentielle, maintenant, jusqu'en 1974, l'illusion d'un pétrole abondant et bon marché. Mais cela ne suffisait pas.

Pour beaucoup, l'essor de l'automobile individuelle passait aussi par la disparition ou tout au moins par l'affaiblissement des transports collectifs. En utilisant habilement les médias, on réussit à faire admettre que l'un des éléments révélateurs de la position sociale d'un individu était désormais, non seulement la possession d'une automobile, mais l'usage qu'il en faisait. Et quel meilleur moyen d'affirmer sa position sociale que de s'afficher en ville au volant d'un objet dont la taille, la couleur ou l'allure avaient été attentivement choisis pour ne laisser aucun doute à ce sujet? Dans ces conditions, utiliser l'autobus, c'était témoigner d'une excentricité rare ou avouer aux yeux de tous qu'on restait à l'écart de cette société de consommation, fruit des années de forte croissance économique. Il est vrai qu'au même moment, la dégradation de l'image des transports en commun ne relevait pas uniquement du langage des signes.

Au cours des années 1960, les transports collectifs de tous ordres ont été systématiquement sacrifiés. A propos de l'agglomération parisienne, Pierre Merlin constatait en 1967 *"l'archaïsme des structures et des tracés, aggravé par la vétusté des conditions d'exploitation"*, tant pour le réseau de surface que pour le métropolitain, et il concluait:

> *"C'est donc au moins cinquante ans de retard qui ont été accumulés par les transports parisiens."*
> P.Merlin (64). p.110.

Carence des capitaux privés qui s'orientaient plus volontiers vers des secteurs où la rentabilité était plus assurée ou plus alléchante, comme l'immobilier? Carence de l'Etat et des collectivités locales qui consacraient une part toujours plus importante des deniers publics aux seuls investissements pour l'automobile? Le cas de l'agglomération toulousaine a permis de préciser les mécanismes qui ont abouti à une telle dégradation du service public. D'un côté une société privée qui ne pouvait maintenir sa rentabilité qu'au prix d'une politique malthusienne. En face, une municipalité et un Conseil général, liés par de vieux traités de concession inadaptés aux besoins du moment, qui étaient incapables d'imposer une politique cohérente des transports en commun. S'ils l'avaient vraiment souhaité, les moyens financiers leur auraient certainement fait défaut. Seule une volonté affirmée au plus haut niveau, celui du gouvernement, aurait pu les orienter dans cette voie si elle avait été assortie des crédits nécessaires.

Le 31 décembre 1967, quand expirèrent officiellement les traités de concession, il était déjà bien tard pour redresser la situation. A l'heure du bilan, alors que de toutes parts s'élevaient des voix pour dénoncer les conséquences néfastes de la gestion des transports en commun depuis un demi-siècle, on n'était presque pas surpris d'entendre le Professeur Ourliac, conseiller municipal du groupe indépendant et peu suspect de nourrir des idées subversives, déclarer sans ambage:

> *"Lorsque vous parlez d'une société capitaliste comme la STCRT, je crois pouvoir vous dire que c'est justement le glas du capitalisme qui vient de sonner..."*
> Conseil municipal. Séance du 17 mars 1969.

En fait, ce qui venait de sonner, c'était le glas d'un certain stade du capitalisme que le même orateur décrivait quelques instants plus tard en prenant la défense des gestionnaires de la STCRT:

> *"Il s'agissait peut-être de capitalistes, mais il s'agissait aussi de capitalistes toulousains qui, en définitive*

ont voulu, avant tout, je pense, servir les intérêts de notre ville."

L'essor de l'automobile marquait au contraire le triomphe du capitalisme de monopole, celui des grandes compagnies d'envergure internationale; il entraînait le déclin des transports collectifs urbains,de plus en plus réservés aux "exclus de l'automobile", c'est-à-dire aux catégories sociales les plus défavorisées. La gestion des réseaux de transports en commun, qui avait autrefois procuré de substantiels profits, ne présentait plus, désormais, aucune perspective de rentabilité et pouvait être abandonnée aux pouvoirs publics.

3. Les différents réseaux.

Les grandes orientations de la politique menée par la STCRT entre 1950 et 1970 se sont matérialisées dans l'espace urbain, au niveau du quartier, de la commune de banlieue: ici un prolongement de ligne, là une réduction des fréquences, ailleurs une modification d'itinéraire... Abandonnant l'analyse socio-économique globale, sans jamais perdre de vue ses conclusions, on peut maintenant l'enrichir et la nuancer par une approche plus spécifiquement géographique.

a)les lignes de ville.

Onze lignes d'autobus étaient classées "lignes de ville". Elles desservaient les quartiers les plus anciens, ceux dont le peuplement avait justifié, dès le début du siècle, la création de lignes de tramways électriques. Toutes avaient été conçues pour relier les points extrêmes des vieux faubourgs au centre de la ville et même la ligne 1 (Pont-Jumeaux-Saint-Michel) qui empruntait la ceinture des Boulevards n'échappait pas à cette règle, malgré son tracé d'allure semi-circulaire.

Stabilité de l'offre de transport et, surtout, même rupture dans l'évolution du trafic en 1963-1964 (Fig 24), on ne saurait s'étonner que le réseau de ville qui constituait la pièce maîtresse des activités de la STCRT ait largement influencé les résultats déjà analysés pour l'ensemble des lignes de transports en commun de l'agglomération.

	Part des lignes de ville (en%)		
	1950	1963	1969
Kiomètres parcourus	77,6	68,7	60,4
Voyageurs	83,2	80,6	73,9
Recettes	78,7	75,7	69,1

Tableau n° 14 . La place du réseau de ville dans l'ensemble de lignes exploitées par la STCRT.

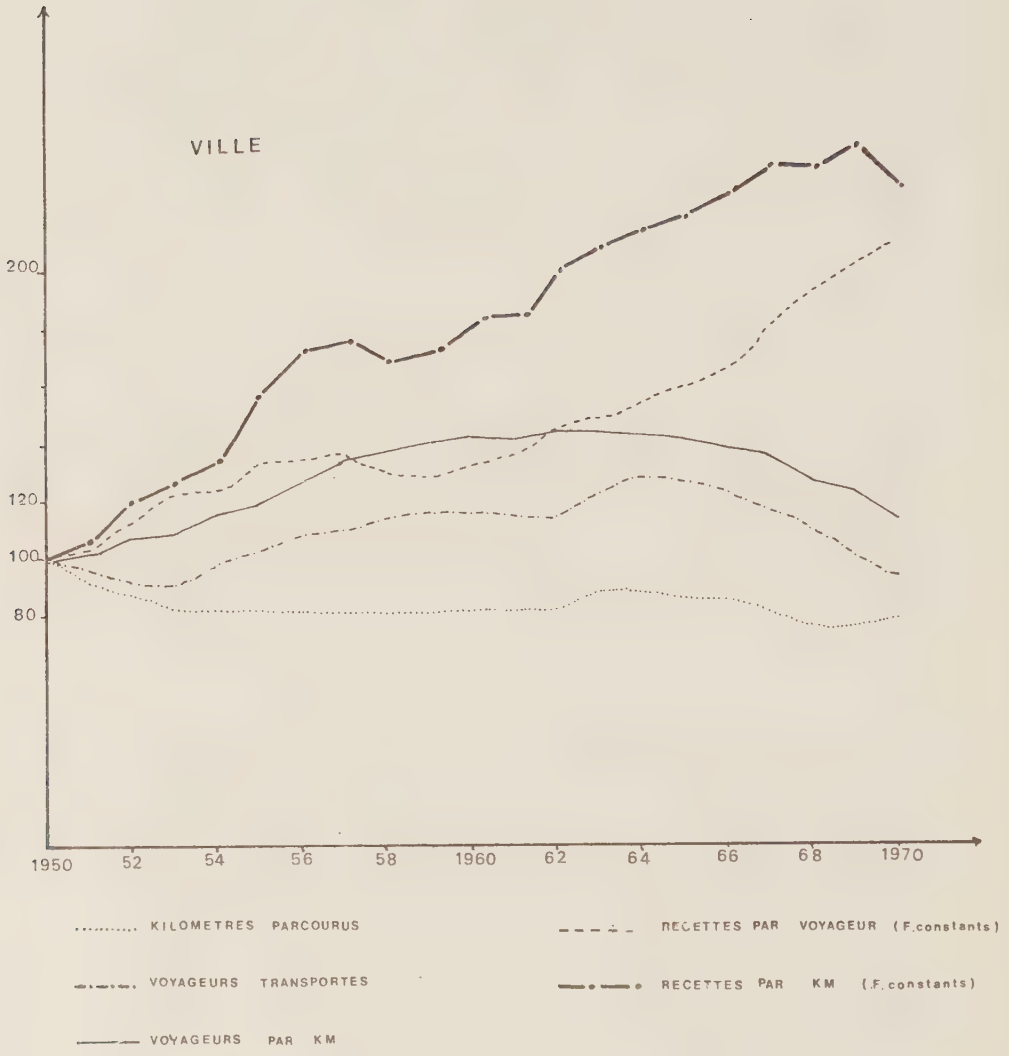


FIG. 24 . DONNÉES ESSENTIELLES SUR L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE VILLE (1950-1970) — *base 100 en 1950* — .

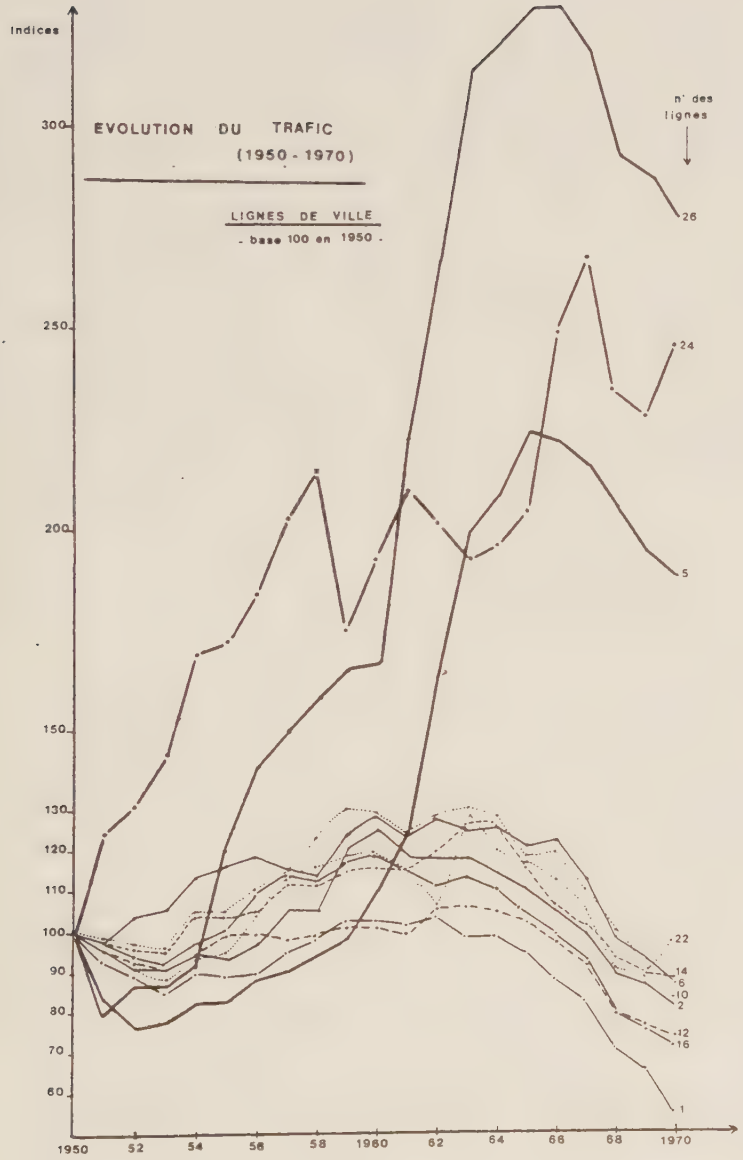


FIG. 25. EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES DIFFÉRENTES LIGNES DE VILLE (1950 – 1970).

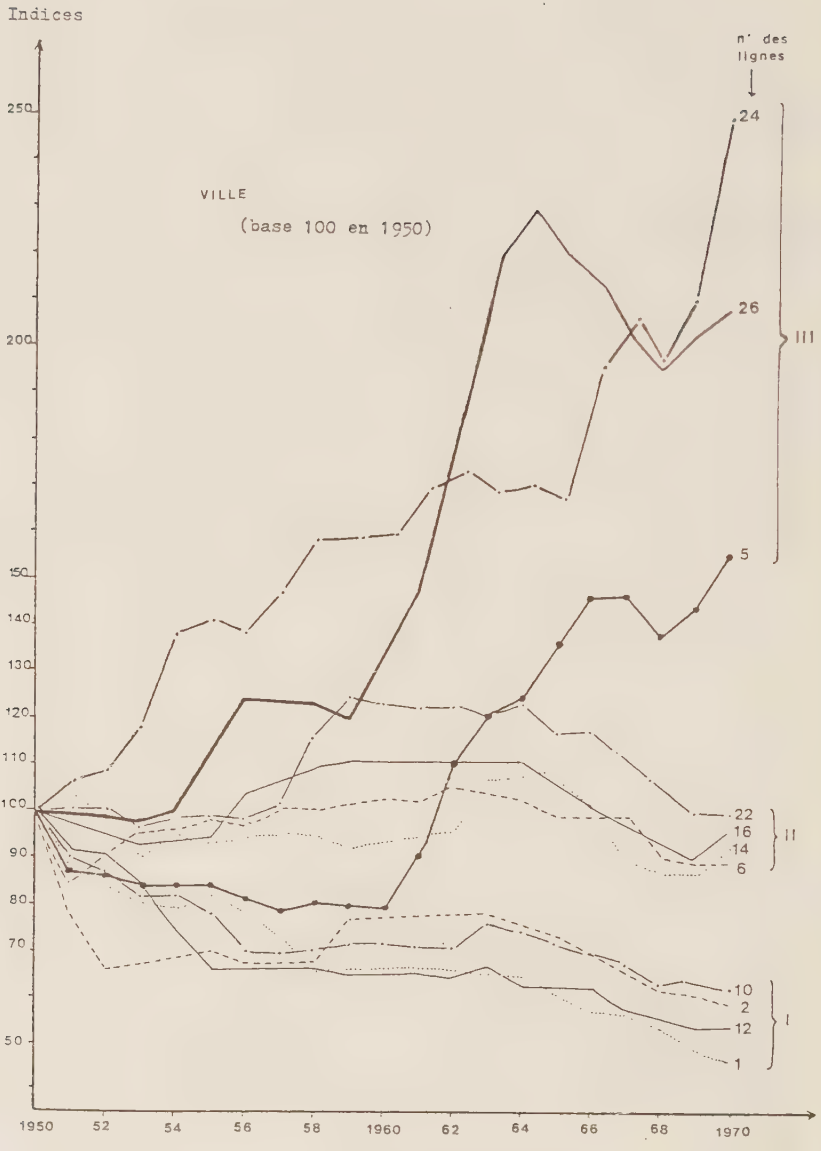


FIG. 26 . L'OFFRE DE TRANSPORT (KM PARCOURUS) SUR LES LIGNES DE VILLE ENTRE 1950 ET 1970.

Pour chacune des 11 lignes de ville, la figure re-présente l'évolution du trafic entre 1950 et 1970. Huit d'entre elles ne présentent aucune particularité: à une progression de la fréquentation pendant une première période, a succédé un effondrement rapide à partir de 1961-1963. A noter cependant le très médiocre comportement de la ligne 1, la seule qu'on assimile parfois, abusivement, à une ligne circulaire; on comprend que de tels résultats n'aient pas encouragé la STCRT a "fermer la boucle" pour desservir les boulevards de rive gauche (allées Charles de Fitte) par les ponts Saint-Michel et des Catalans, bien que cet itinéraire ait été prévu par le cahier des charges depuis le début du siècle.

Beaucoup plus originale apparaît par contre l'évolution du nombre de voyageurs transportés sur les lignes 5, 24 et 26. Parmi les moins chargées en 1950, elles ont enregistré une progression spectaculaire du trafic qui s'est amorcée de façon très brutale, mais à des moments différents. Cet essor ne s'explique ni par la substitution des autobus aux tramways, ni par des modifications de tracé. Jusqu'en 1965, la longueur de ces lignes a fort peu varié et le déplacement vers la périphérie des terminus du 5 et du 24 n'est intervenu qu'ensuite, à un moment où le trafic déclinait déjà, comme sur l'ensemble des lignes de ville.

LIGNES	Longueur en Km			
	1952	1959	1965	1970
5	5,650	5,100	5,650	6,625
24	4,0	4,350	4,350	4,975
26	4,350	4,200	4,400	4,400

Tableau n° 15 . Evolution de la longueur des lignes 5,24 et 26 (1950-1970).

Source. STCRT

C'est l'évolution démographique des quartiers desservis qui explique l'augmentation du trafic. A la différence des huit autres lignes de ville, les lignes 5,24 et 26 ont bénéficié de la réalisation d'importantes opérations immobilières à proximité de leurs terminus. .

Pour le 26, c'est la construction en deux étapes — nettement visibles sur le graphique — du grand ensemble d'Empalot par l'Office Public d'HLM de la Ville de Toulouse qui décupla la demande de transports collectifs. Entre le chemin Saint-Roch et la Garonne existait un vaste terrain où, depuis des décennies, avaient été entassées les ordures ménagères de la ville.En 1954-1955

17 blocs de 4 à 10 étages y furent édifiés, totalisant plus de 300 logements (actuelle Cité Daste). Leurs premiers habitants purent profiter immédiatement de l'ancienne ligne de transports en commun n°26 qui passait à proximité et sur laquelle les tramways avaient été remplacés par les autobus dès 1950. Vint ensuite l'exécution d'un projet beaucoup plus ambitieux mais dont l'esthétique et la conception illustrent parfaitement l'univers concentrationnaire maintes fois dénoncé à propos de ces grands ensembles des années 1950. Destinés comme les précédents à une population de condition modeste, ces logements furent occupés à partir de 1960, ce qui porta à plus de 5000 le nombre d'habitants installés dans le quartier d'Empalot en moins de dix ans. Une clientèle rêvée pour la STCRT qui se contenta de déplacer très légèrement le terminus de la ligne 26 pour le fixer à proximité du centre commercial. L'augmentation des fréquences suivit avec un certain retard celle de la fréquentation: en moyenne, 40 services quotidiens en 1952, 49 en 1959, 90 en 1965. Mais cette adaptation de l'offre à la demande se réalisa très lentement de telle sorte que le rapport voyageurs/kilomètres eut tendance à se rapprocher peu à peu de celui qu'on enregistrait alors sur les autres lignes de ville et qui semblait correspondre à un optimum pour la rentabilité financière de l'exploitation.

Bien connue des Toulousains qui la fréquentaient dès le début du siècle pour se rendre au champ de courses de la Cépière, la ligne 5 a été l'objet d'un changement d'itinéraire lors du remplacement des tramways par les autobus, en 1951. Au lieu d'emprunter comme auparavant les mêmes artères que la ligne 14 entre le Pont-Neuf et la place de la Patte d'Oie, elle fut déviée par des voies parallèles traversant une zone moins peuplée constituée de nombreuses petites maisons basses encore séparées par des terrains agricoles (rue de Cugnaux...). Malgré une réduction des fréquences, cette modification n'apporta pas de très bons résultats: le nombre de voyageurs diminua de 20% en deux ans (1952-1953) et, en 1960, il n'avait toujours pas retrouvé le niveau atteint en 1950.

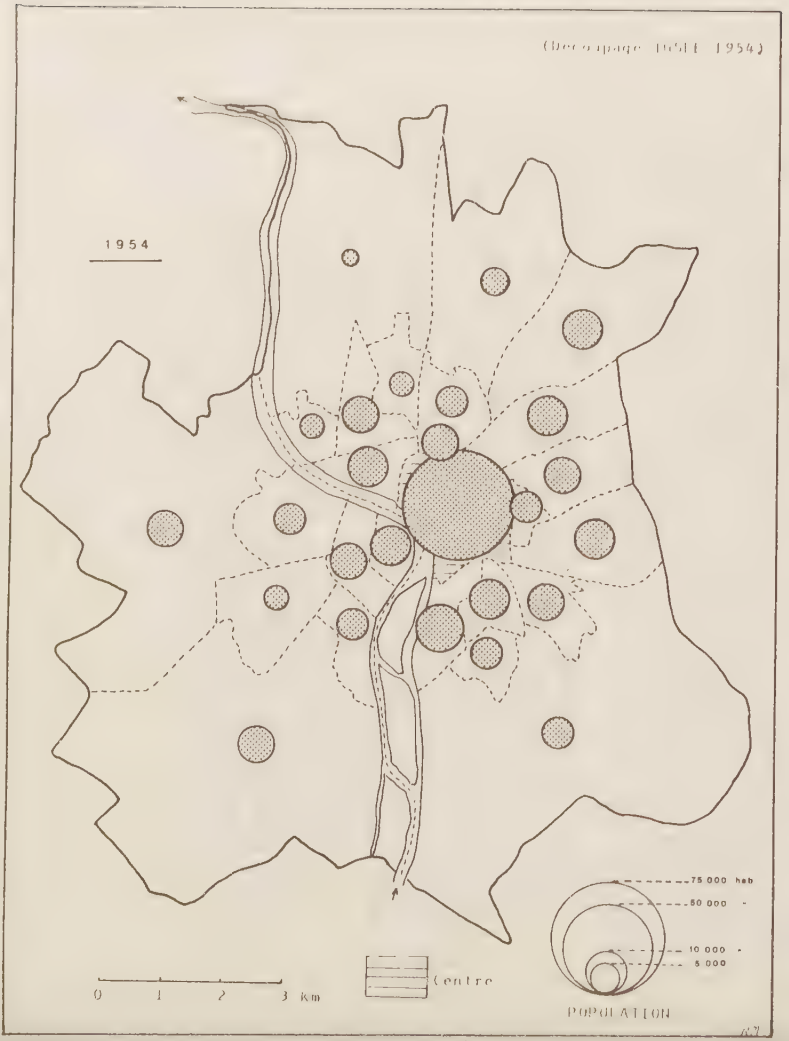
A cette époque, le terminus de la ligne était situé aux confins du périmètre urbanisé sur la rive gauche, à proximité de vastes terrains sur lesquels, comme à Empalot, l'Office municipal d'HLM entreprit d'édifier un véritable quartier neuf de grands immeubles, Bagatelle. Les premiers habitants s'y installèrent en 1960 et, huit ans plus tard, plus de 10 000 personnes furent recensées dans ce secteur. Là encore, mais non sans difficultés car la voirie n'avait pas été conçue pour la circulation des autobus, la STCRT déplaça de quelques hectomètres le terminus de sa ligne pour l'établir place de la cité Bagatelle. Mais l'augmentation des kilomètres offerts ne suivit que de très loin celle du trafic, ce qui suffit à rétablir la rentabilité d'une ligne dont le rapport voyageurs/kilomètres était le plus mauvais du réseau ville en 1955. Ici, comme

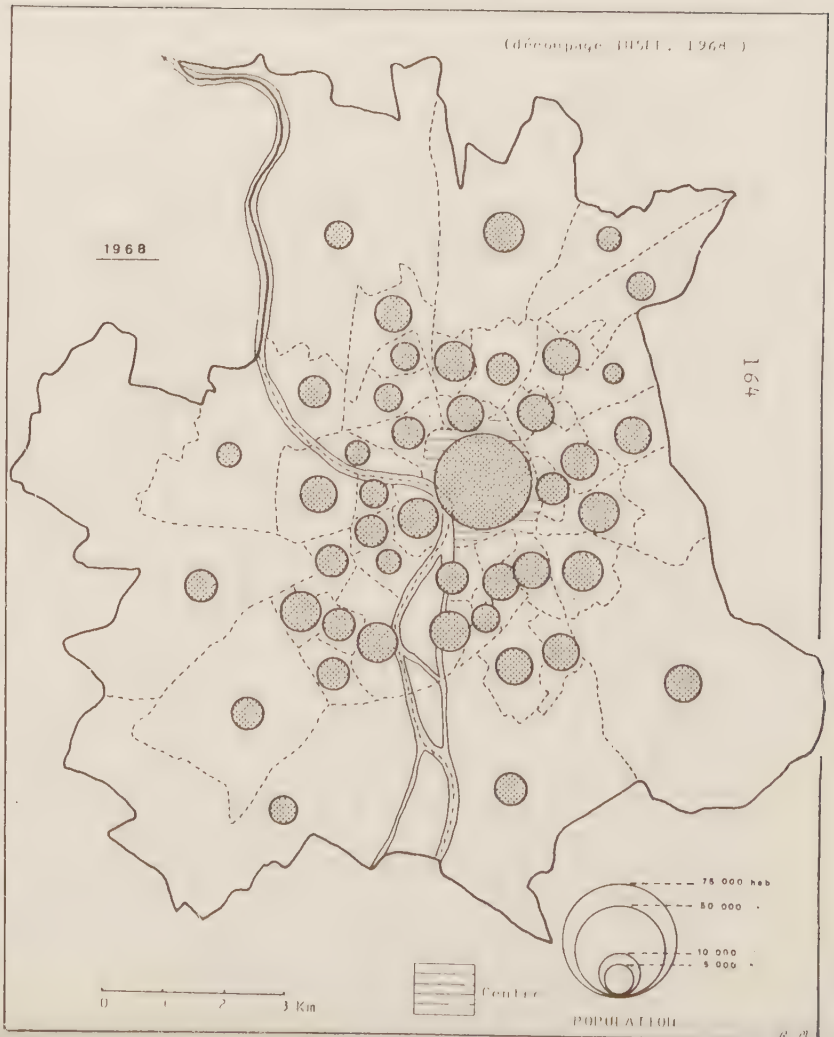
partout, cette politique qui se traduisait pour les usagers par l'aggravation des conditions de transport ne fut sans doute pas étrangère à l'effondrement de la fréquentation à partir de 1966.

Pour la ligne 24 (Esquirol-Rangueil), l'évolution apparaît beaucoup plus heurtée. Dès 1950, l'autobus y avait remplacé le tramways,ce qui permit d'assurer la desserte des zones situées un peu au-delà de l'ancien terminus (Place de la Gravette, aujourd'hui place H.Russel) au prix d'un prolongement de l'itinéraire de 1,3 km. Il s'agit d'un cas exceptionnel où le changement du mode d'exploitation fut accompagné d'une amélioration indéniable et volontaire du service. Tout l'imposait d'ailleurs: une population déjà nombreuse, répartie dans de petits pavillons qui dataient de l'entre-deux-guerres, allait encore augmenter avec l'occupation du grand ensemble Sauzelong-Rangueil dont les 650 logements neufs, achevés en 1955-1957 fournirent à la ligne 24 un contingent appréciable de voyageurs supplémentaires, ce qui se lit très nettement sur la courbe du trafic. Mais dans ce quartier mal structuré, difficile à desservir, la STCRT dut modifier sans cesse le tracé de sa ligne sans pour autant augmenter les fréquences (55 services quotidiens en 1959, 62 en 1965) et ces tâtonnements expliquent sans doute les fluctuations du nombre des voyageurs transportés chaque année à partir de 1958. Ce n'est qu'en 1965, au prix d'un nouveau prolongement de 600 mètres pour assurer la desserte de la nouvelle ZUP de Rangueil, que s'amorça une resprise du trafic trop tardive pour être durable. Il aurait fallu repenser entièrement l'exploitation de cette ligne pour satisfaire les besoins d'un quartier où l'entassement dépasse l'imaginable: 526 logements sur 4,5 hectares, soit 500 habitants à l'hectare quand Paris n'en compte que 350 et Sarcelles 137, mais seulement 200 places de parking et 152 garages entre lesquels un terrain de jeu offre en moyenne 1 mètre carré pour huit enfants! (La Dépêche du Midi. 11 décembre 1971)

Au total donc, trois exceptions parmi les lignes de ville. Mais trois exceptions qui loin d'infirmer le jugement porté précédemment sur la politique de la STCRT, le confirment. Trois lignes anciennes qui ont enregistré une augmentation inespérée de leur trafic grâce à des opérations immobilières lancées près de leurs terminus sans que leurs promoteurs se soient préoccupés de les desservir par des transports en commun. En un certain sens, le "hasard" n'a pas trop mal fait les choses.

Sur le reste du réseau urbain, pour les huit autres lignes de ville, aucune innovation. Parfois quelques retouches — un terminus déplacé — qui intervinrent trop tard, sans publicité ou presque, quand les habitants avaient déjà pris d'autres habitudes pour effectuer leurs déplacements. Or, à une époque où l'automobile exerçait une concurrence de plus en plus sévère sur les transports collectifs, tout retard dans la décision conduisait presque fatalement à un échec.


(Découpage INSEE 1954)
1954
75 000 hab
50 000
10 000
5 000
0 1 2 3 Km
Centre
POPULATION


(Découpage INSEE, 1968)
1968
75 000 hab
50 000
10 000
5 000
0 1 2 3 Km
Centre
POPULATION

Dans le périmètre desservi — ou susceptible de l'être — par les lignes de ville, l'évolution démographique contribua aussi à la baisse générale du trafic à partir de 1963-1964. Jusqu'à la fin des années 1950, soucieuse de contenir la croissance spatiale de la ville pour ne pas compromettre les finances locales dans la réalisation d'équipements trop dispersés, la municipalité Badiou avait défini un "périmètre d'agglomération" de 3250 hectares — 27% du territoire communal — en dehors duquel les autorisations de construire n'étaient délivrées qu'avec parcimonie (**99**). Cette politique eut pour conséquence de densifier des quartiers déjà bien strcuturés. C'est à cette époque qu'au hasard des terrains encore disponibles ou libérés par la démolition de maisons anciennes, surgirent ici et là des immeubles collectifs dont la taille et la couleur blanche contrastaient étrangement avec les petites maisons de briques caractéristiques du paysage urbain toulousain. La ville rose devint blanche et vite grise (**89**).

Pendant que le dépeuplement du centre ancien se poursuivait, les quartiers situés à sa périphérie immédiate enregistrèrent des gains importants de population (Fig 27) qui contribuèrent largement à la progression du trafic sur les lignes d'autobus du réseau urbain: jusqu'au début des années 1960 cette croissance démographique a sans doute permis de compenser les effets de la concurrence des moyens de transport individuels. Tout changea ensuite très vite quand Louis Bazerque succédant à son collègue socialiste comme lui, R.Badiou, prit en charge la direction des affaires municipales. En matière d'urbanisation triomphèrent alors des choix expansionnistes. Pendant que la banlieue urbaine longtemps protégée par le périmètre d'agglomération était livrée aux assauts des promoteurs et accueillait des activités diverses trop à l'étroit dans le vieux tissu urbain, le processus de dépopulation qui affectait le centre ancien gagna rapidement l'ensemble du territoire desservi par les lignes de ville.

b) la banlieue urbaine.

Lorsque furent créées les premières lignes de tramways électriques, la banlieue urbaine — le gardiage —, partie intégrante de la commune de Toulouse, se différenciait fort peu des communesrurales de la périphérie, et en 1965 encore, on pouvait, sans goût excessif du paradoxe, choisir comme thème d'un travail universitaire l'étude de l'agriculture dans la commune de Toulouse (**137**). Outre la zone traditionnellement vouée aux cultures maraîchères, au nord de l'espace urbanise,, subsistaient en effet de nombreuses exploitations agricoles, sur la rive gauche en particulier, dont le système de production, très semblable à celui des campagnes toulousaines,ne subissait qu'une influence limitée de la ville toute proche.

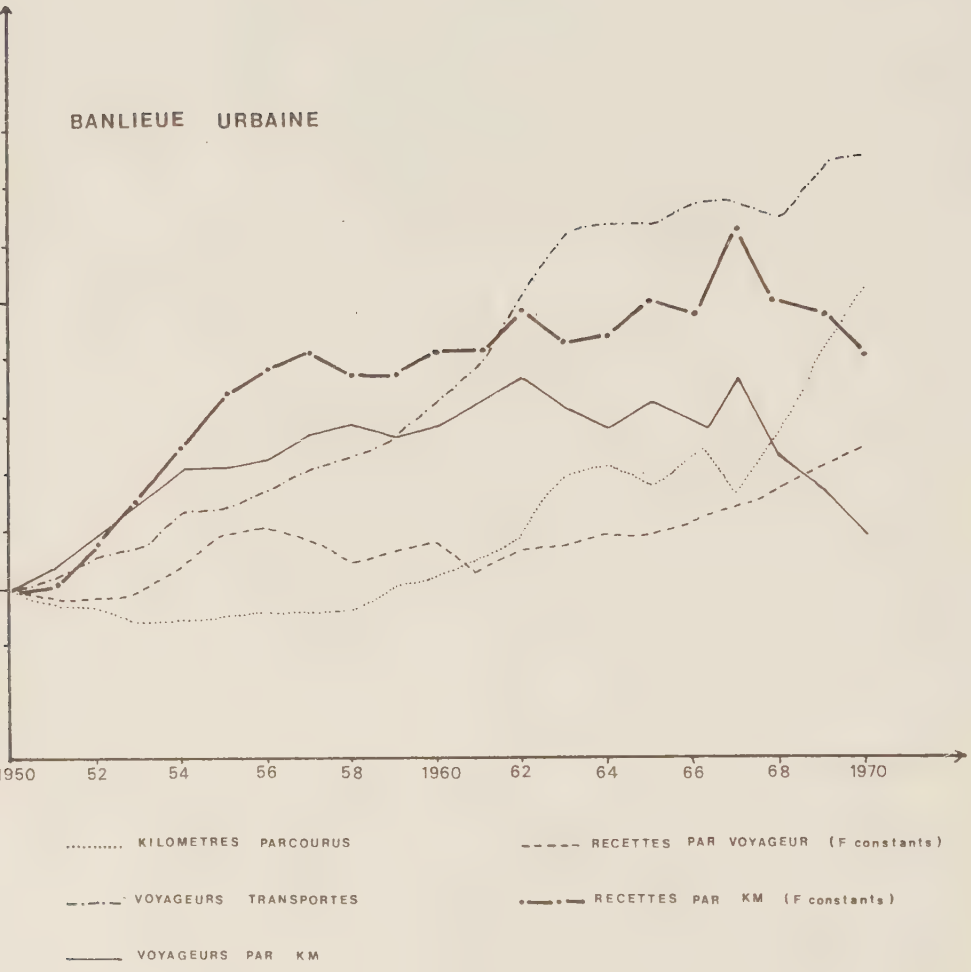


FIG. 28. DONNÉES ESSENTIELLES SUR L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE BANLIEUE URBAINE (1950–1970)
Indice 100 en 1950.

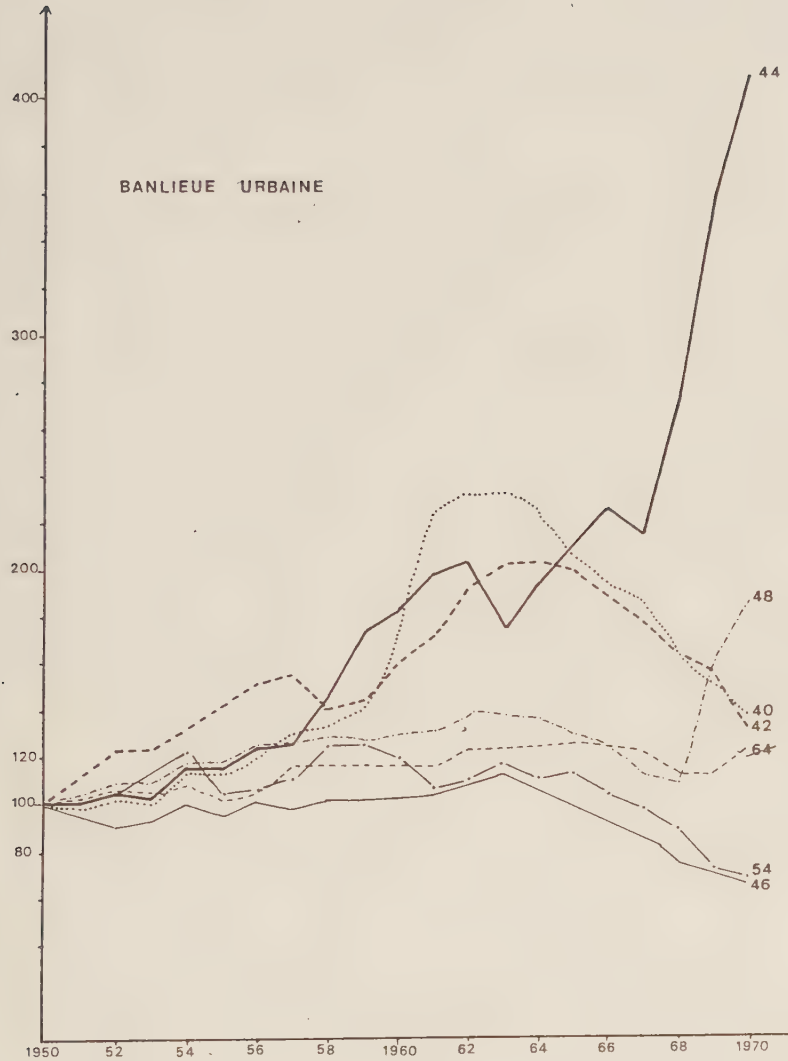


FIG. 29. L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES LIGNES DESSERVANT LA BANLIEUE URBAINE ENTRE 1950 ET 1970.

Indice 100 en 1950

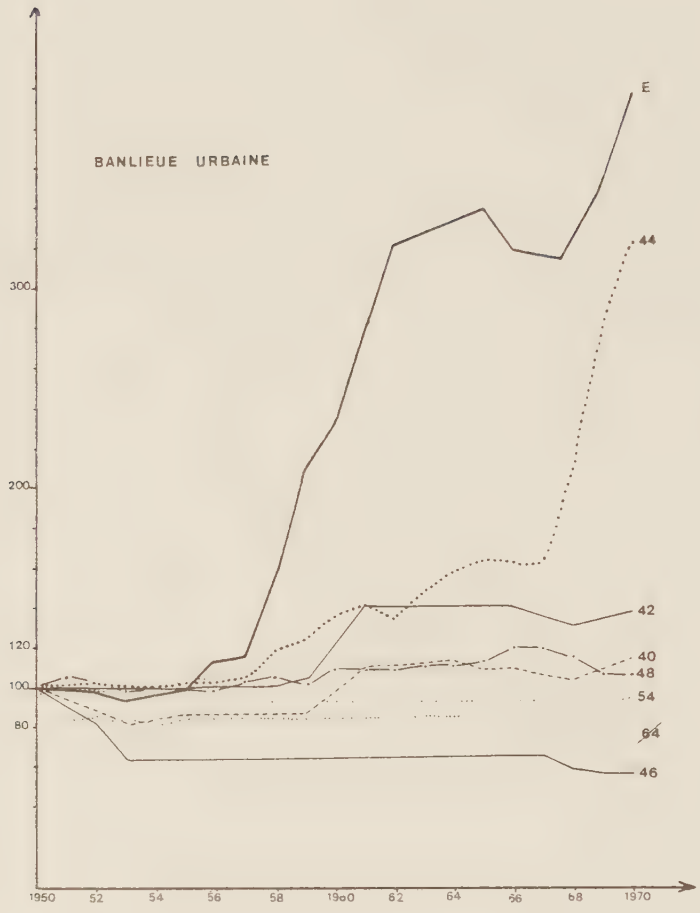


FIG. 30. EVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LES DIFFÉRENTES LIGNES DE BANLIEUE URBAINE (1950-1970).
Nombre de kilomètres parcourus: base 100 en 1950.

La conquête de ce territoire rural par les activités et les résidences de type urbain s'est faite très progressivement, sans plan d'ensemble préalable; certaines communes de la banlieue suburbaine ont d'ailleurs pris leur essor bien avant que tout l'espace communal de Toulouse n'ait été saturé, ce qui n'est toujours pas le cas aujourd'hui.

Sur les lignes qui desservaient cette banlieue urbaine, après une croissance régulière et soutenue entre 1950 et 1959, le trafic connut un vif essor, progressant en moyenne de 10% chaque année jusqu'en 1964. Le "tournant de 1963-1964 n'en apparaît pas moins sur la figure mais, à la différence des lignes de ville, il se manifeste par une stagnation et non par une régression du nombre de voyageurs transportés, comme si l'augmentation très forte de la population des zones desservies avait compensé, et au-delà, la désaffection du public pour les transports collectifs. A la différence du réseau urbain aussi, l'offre de transport, longtemps étale, connut une amélioration plus nette au début des années 1960, mais la STCRT s'empressa de la stabiliser à nouveau dès que les résultats devinrent moins encourageants. C'est après 1967 seulement, quand la Ville eut repris à sa charge les annuités d'emprunts qui incombaient auparavant au concessionnaire, puis une partie du déficit d'exploitation, qu'un nouvel effort sera entrepris pour multilplier et diversifier l'offre de transport en banlieue urbaine. Cela provoqua aussitôt une baisse de la recette par kilomètre ce que n'avait jamais voulu accepter la STCRT, trop soucieuse du maintien de la rentabilité financière de chaque ligne exploitée, tant qu'elle avait eu entièrement le contrôle des transports en commun toulousains.

Trois types de lignes s'individualisent nettement sur le réseau de banlieue urbaine entre 1950 et 1970. Dans un premier type, qu'on dira par la suite"Type 1", on peut regrouper leslignes 40,42,44,46,48, 50 et ~~64~~, équipées dès 1914 pour la circulation des tramways électriques, auxquelles on peut ajouter la ligne 54, créée en 1950 et immédiatement exploitée par autobus. Dans le "Type 2" entrent les lignes A,B,C,E, ouvertes pendant l'entre-deux-guerres et qui n'ont jamais connu les tramways. Enfin, deux "lignes nouvelles", 45 (devenue 4 en 1973) et D, peuvent former le "Type 3";elles n'ont vu le jour qu'après 1960 pour répondre à la poussée d'urbanisation dans la banlieue urbaine. Cette classification qui repose sur l'analyse de l'évolution du trafic de chaque ligne entre 1950 et 1970, aboutit donc aussi à des regroupements selon l'ancienneté des dessertes, sans qu'il y ait, a priori,un rapport évident entre les deux critères.

— Type 1. Empruntant les grandes routes d'intérêt régional ou national rayonnant à partir de la ville, ces lignes desservaient à l'origine les principaux noyaux

villageois situés aux confins du territoire communal. Bien que très postérieure, la ligne 54 participait de la même logique assurant elle aussi une liaison entre le centre et le hameau de Pouvourville, perché sur les coteaux et, de ce fait, inaccessible aux tramways.

Une seule exception dans cette catégorie de lignes, le ~~64~~ créé en 1948 après l'ouverture de l'Hôpital de Purpan. La ligne suburbaine de tramways électriques n°64, qui passait à proximité avant de gagner Colomiers, fut immédiatement utilisée par les personnes qui fréquentaient le nouvel établissement. Mais conçue pour la desserte d'une banlieue encore peu peuplée, elle s'avéra vite insuffisante pour répondre à ce surcoît de demande. Augmenter les fréquences semblait une opération absurde car les voitures auraient circulé à vide au-delà de l'Hôpital. On créa donc uniquement des services supplémentaires dits ~~64~~ (lire 64 barré) qui ne circulaient qu'entre le centre de la ville (place Esquirol) et Purpan, où se situait la rupture de charge, sans sortir de la commune de Toulouse. Malgré cela le ~~64~~ continua d'être compté avec les lignes de banlieue suburbaine, ce qui fausse un peu les statistiques établies par la STCRT, qu'il a donc fallu corriger en conséquence pour la présente étude.

Comme les lignes 46 et 54, le ~~64~~ ne semble pas avoir bénéficié du mouvement d'urbanisation qui gagna la banlieue urbaine entre 1950 et 1970, et seul le développement des services hospitaliers lui a permis, semble-t-il, de maintenir son trafic (Fig.). Cela ne fut pas le cas des lignes 46 et 54 vers Lardenne et Pouvourville: elles irriguaient elles aussi des zones où les opérations immobilières étaient alors trop modestes pour les mettre à l'abri d'une baisse de fréquentation qui affectait au même moment l'ensemble des lignes de ville. Dans les trois cas, jusqu'en 1963-1964, seule une réduction de l'offre de transport avait permis d'améliorer un peu le rapport voyageurs/kilomètres.

Rien de tel par contre sur quatre autres lignes de banlieue urbaine (40,42,44 et 48) où l'essor du trafic fut tel qu'il a paru nécessaire d'en présenter l'évolution sur un graphique distinct utilisant une échelle différente (Fig.).

— les lignes 40 et 42. Leur trafic a progressé très vite à partir de 1960, mais dans un cas comme dans l'autre cet accès de fièvre n'a pas duré très longtemps.

En 1960, la ligne 40 bénéficia brusquement de l'ouverture des premières sections d'un grand lycée classique (lycée Raymond Naves), à proximité de son terminus près du vieux village de Croix-Daurade. Conçu pour dédoubler le vieux lycée de jeunes filles sis au coeur de la ville, près de la basilique Saint-Sernin, cet établissement accueillit d'abord des élèves qui résidaient dans le centre ou à sa périphérie immédiate. Renforcés aux heures de rentrée et de sortie, les autobus de la ligne 40 assurèrent dans un premier temps le transport de ces élèves. Cette solution s'avéra vîte insuffisante au fur et à mesure que le lycée acquérait son autonomie. En

effet, son recrutement se diversifiait et s'étendait prioritairement en direction des nouveaux quartiers situés à l'est de la ville (Jolimont, Roseraie, Juncasse, Soupetard...). Les déplacements quotidiens des élèves résidant dans ces quartiers l'emportèrent bientôt sur les déplacements en provenance ou à destination du centre. Trop exclusivement composé de lignes radiales, le réseau normal de transports en commun ne pouvait y faire face. Il fallut donc organiser des services scolaires spécifiques, ce qui ôta à la ligne 40 l'essentiel du trafic supplémentaire que lui avaient apporté les lycéens pendant quelques années.

Sur la ligne 42, c'est une initiative de la STCRT qui aboutit à une vive progression du trafic à partir de 1960. Le fait est assez rare pour être signalé. Dans le secteur desservi, il y avait en effet une sérieuse lacune à combler. Entre le pont des Demoiselles, où s'arrêtait la ligne de ville n°10, et l'église de Montaudran, terminus du 42, aux confins du territoire communal, c'est-à-dire sur plus de deux kilomètres le long de la route de Revel (avenue Saint-Exupéry) le paysage présentait un contraste très net. En venant de la ville on suivait d'abord un véritable faubourg linéaire constitué de petites villas ou de petits immeubles collectifs dont la densité allait croissant au fil des ans. Au-delà du lieu-dit L'Ormeau, au contraire, la tonalité rurale l'emportait rapidement. Les nombreux habitants, qui résidaient trop loin du pont des Demoiselles pour emprunter les services de la ligne 10 quand ils avaient à se rendre dans le centre ville, devaient utiliser les autobus de la ligne 42. Mais, conçue à l'origine pour desservir une banlieue urbaine peu peuplée, cette ligne était exploitée avec des fréquences très faibles (19 aller-retour quotidiens en 1959) qui se révélèrent de plus en plus mal adaptées aux besoins. Certains de ses usagers se souviennent sans doute avec amertume de leur déception lorsqu'après une longue attente, aux heures de pointe ou les jours de pluie, l'autobus qui avait déjà fait le plein de voyageurs en amont continuait sa route vers la ville sans s'arrêter.

Pour pallier ces inconvénients inadmissibles car trop fréquents, la STCRT avait deux solutions: prolonger la ligne 10 jusqu'à L'Ormeau ou accroître le nombre des services sur la ligne 42 aux moments où la demande était la plus forte. La première solution avait bien sûr la faveur des usagers mais l'exploitant craignait qu'elle ne compromette la rentabilité d'une ligne de ville déjà fort longue et sur laquelle le rapport voyageurs/kilomètres était le meilleur du réseau. Il opta donc avec prudence, comme à l'accoutumée, pour une proposition bâtarde: de nouveaux services furent créés sur la ligne 42, mais, par souci d'économie, leur terminus fut ramené à L'Ormeau — d'où leur nom de 42 barré (~~42~~) — ce qui excluait du bénéfice de cette amélioration les usagers résidant au-delà, dans une zone en voie d'urbanisation rapide.

Quoique bien timide, cet effort entrepris en 1959 resta sans lendemain. Or, ces premiers aménagements effectués sous la pression de l'opinion étaient notoirement insuffisants par rapport aux besoins potentiels. On ne s'étonnera donc pas que le public se soit détourné des transports en commun dès qu'il en a eu la possibilité, c'est-à-dire assez tôt, l'utilisation de l'automobile se généralisant plus vite qu'ailleurs dans ces quartiers où résidait une population relativement aisée. Après 1965, le transfert progressif à Colomiers des usines aéronautiques Bréguet, situées à proximité de L'Ormeau, contribua encore au déclin du trafic sur la ligne 42 bien que les migrations de travail induites par ce grand établissement industriel ou par l'Atelier de réparation d'Air France qui le jouxtait n'aient jamais fourni, semble-t-il, une clientèle très nombreuse aux lignes régulières de transports en commun.

— les lignes 44 et 48. Jusqu'en 1968, les lignes 44 et 48 ont connu des variations de trafic très sensiblement différentes (Fig.29). Sur la ligne 48, vers Saint-Simon, le nombre de voyageurs n'augmenta pratiquement pas et l'offre detransport demeura étale. Au contraire, la ligne 44, vers Lafourguette bénéficia de la croissance de la population aux abords de son itinéraire, fixé depuis le début du siècle, le long de la route de Seysses en particulier. Dans les deux cas toutefois, c'est l'extraordinaire progression du trafic après 1968 qui retient l'attention, d'autant plus qu'à ce moment-là, partout ailleurs, on enregistrait un effondrement de la fréquentation sur les lignes de la STCRT.

Le Mirail, 24 000 logements, 100 000 habitants sur 680 hectares entièrement inclus dans la commune de Toulouse, précisément entre les deux axes routiers qu'empruntaient les autobus des lignes 44 et 48, tel était le projet adopté par la municipalité de Toulouse en 1962. En fait, une "ville nouvelle" — mais bien proche du centre historique — que l'on se proposait de doter de tous les équipements et d'activités diversifiées qui éviteraient d'en faire une simple ville dortoir. Offrir des emplois et des services aux futurs "Miraliens", l'ambition hautement affirmée par les promoteurs de l'opération ne manquait pas de séduction. Est-ce la certitude de réussir ce pari? Toujours est-il que l'équipe d'urbanistes réunie autour de G.Candilis mit l'accent sur la ségrégation entre circulation automobile et circulation piétonnière, mais ignora pratiquement les transports en commun...comme en témoigne la conception de la voirie à l'intérieur de chacun des quartiers. Mais à quoi bon imaginer une liaison par autobus (ou tramways) avec le vieux centre ville ou d'autres secteurs de l'agglomération puisqu'on se proposait d'édifier une "vraie ville" où les habitants trouveraient tout ce qu'ils pourraient désirer sur place?

Dès que furent livrés les premiers logements dans le quartier Bellefontaine, en 1968, il fallut déchanter.

Comme leurs compatriotes de la banlieue urbaine, les habitants du Mirail allaient "en ville" et réclamaient des transports collectifs. A la même époque, le transfert précipité de certaines sections de l'Université littéraire dans le futur quartier du Mirail — devenu aujourd'hui quartier de l'Université pour éviter toute confusion avec l'ensemble de l'opération connue sous le même nom —, posait lui aussi de graves problèmes de transports, et avec d'autant plus d'acuité que cette implantation majeure — plus de 10 000 étudiants, au moins 700 emplois permanents — n'avait pas été prévue dans le projet initial. Chambres et logements des étudiants demeuraient dans le vieux centre urbain, dans un environnement socio-culturel beaucoup plus attrayant, et il n'était même pas question de construire une cité universitaire à proximité du nouveau campus. Des déplacements réguliers et de plus en plus fréquents se trouvaient ainsi imposés au personnel et à une population étudiante en majorité dépourvue de moyens de transport individuels. Et cela d'autant plus que pendant plusieurs années, les services administratifs et plusieurs UER restèrent installés dans les anciens locaux de la Faculté des Lettres.

Pour parer au plus pressé, fidèle à sa politique à courte vue, la STCRT,qui vivait dans l'incertitude ses dernières années, fut contrainte d'improviser. Dans un premier temps, au lieu de créer des lignes nouvelles, elle préféra "bricoler" le vieux réseau de banlieue urbaine hérité de l'époque des tramways électriques: les autobus de la ligne 44 firent un détour vers le quartier Bellefontaine et ceux de la ligne 48 furent légèrement déviés pour passer plus près de l'Université. Pendant trois ans (1968-1971) pour "aller au Mirail" , les étudiants utilisèrent davantage l'auto-stop que de tels transports en commun scandaleusement inadaptés. Quant aux résidants de Bellefontaine, leur demande était telle que la municipalité ne pouvait rester indifférente à leurs doléances; mais c'est en 1970 seulement que fut organisée pour eux une ligne autonome , dite 144. Ajoutons qu'en imposant pendant de longs mois une desserte des quartiers neufs aux lignes 44 et 48, la STCRT sacrifia totalement la qualité déjà bien médiocre des services qu'elle offrait aux habitants de Saint-Simon et de Lafourguette, habitués à fréquenter ces lignes de banlieue urbaine: trajets plus longs, autobus surchargés, horaires approximatifs... Toutes les conditions étaient réunies pour hâter le déclin des transports en commun dans cette zone.

Ainsi, sur toutes les lignes regroupées dans ce type 1, les autobus ont repris les itinéraires assignés cinquante ans auparavant aux tramways électriques. Bénéficiant, parfois temporairement, de l'implantation d'un établissement hospitalier ou scolaire (64, 40) ou de l'urbanisation spontanée à proximité de leurs arrêts ou de leurs terminus (42), mais totalement inadaptées pour faire face le moment venu à une augmentation pourtant prévisible de la demande (44 et 48), les services offerts

sur ces lignes ne pouvaient qu'encourager les nouveaux habitants de la banlieue urbaine à utiliser les moyens de transport individuels. Des fréquences trop faibles, des trajets beaucoup trop lents à cause d'interminables arrêts où le chauffeur devait encaisser lui-même le prix de la course, des itinéraires immuables, au mépris parfois du plus élémentaire bon sens, les transports en commun toulousains paraissaient de plus en plus des témoins d'un passé révolu au moment où lotissements, groupes d'immeubles collectifs ou grands ensembles témoignaient de la fièvre de l'urbanisation dans cette banlieue urbaine qui avait longtemps vécu au rythme de la vie rurale.

- Type 2.

- les lignes A,B,C.

En 1929, lorsque fut approuvé le 7° avenant au traité de 1902, la Ville de Toulouse entérina la création des deux premières lignes d'autobus urbains (A et C) que la STCRT avait organisées de sa propre initiative trois ans auparavant. Il s'agissait alors de combler une lacune majeure dans le réseau de banlieue urbaine.

Limitée à l'ouest par le canal du Midi, à l'est par le cours de l'Hers, au nord et au sud par les routes d'Albi et de Castres, une vaste portion du territoire communal ne bénéficiait jusque là d'aucune desserte par les transports en commun. La butte du Calvinet, accident topographique majeur malgré son altitude modeste(185-190 mètres) rendait très difficiles les communications directes entre le centre ville et ces quartiers. Proche de la gare des chemins de fer, le versant occidental avait été occupé progressivement dès la seconde moitié du XIX° siècle par de petites maisons où résidaient de nombreux employés de la Compagnie du Midi (quartiers Marengo-Périole). La densité du peuplment diminuait ensuite très rapidement vers le sommet et, sur le versant oriental,ou dans la plaine de l'Hers, la vie rurale dominait encore largement vers 1950, bien qu'une petite demi-heure ait suffi pour gagner, à pied, la place du Capitole.

La disposition du relief, l'absence de grande route d'intérêt régional franchissant à cet endroit la butte du Calvinet, renforçaient une impression d'isolement que les premières lignes d'autobus ne purent effacer. Pendant l'entre-deux-guerres, au hasard d'initiatives diverses et fort mal coordonnées, le paysage se modifia peu à peu avec l'extension du cimetière de Terre-Cabade vers Salonique, sur le versant oriental, le développement de l'usine Latécoère installée dans une ancienne briqueterie pour la fabrication de matériel aéronautique, l'installation de vastes bâtiments destinés à l'Ecole Vétérinaire qu'on devait y transférer mais qui furent attribués à l'armée de l'Air à la veille de la guerre (actuelle Ecole Nationale des Ingénieurs Civils de l'Aéronautique)...A la même époque, quelques maisons d'habitation isolées et quelques lotissements s'insinuèrent aussi dans la trame des chemins ruraux qui dévalaient

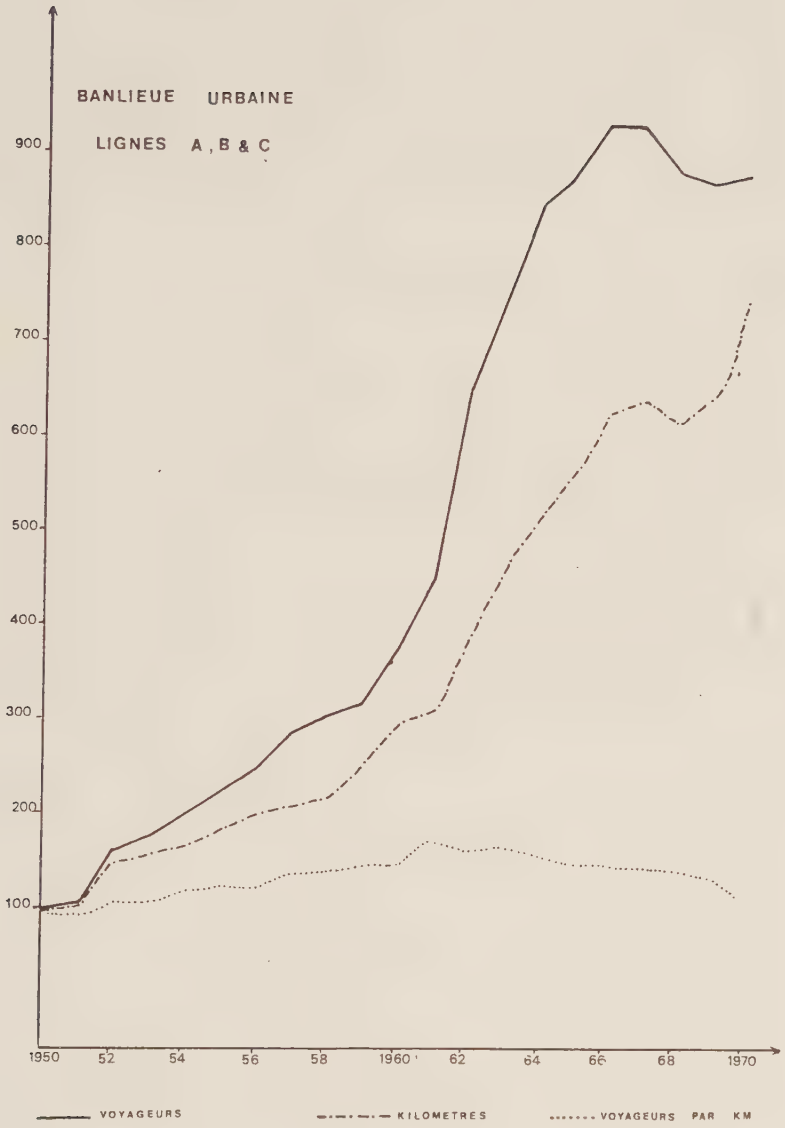
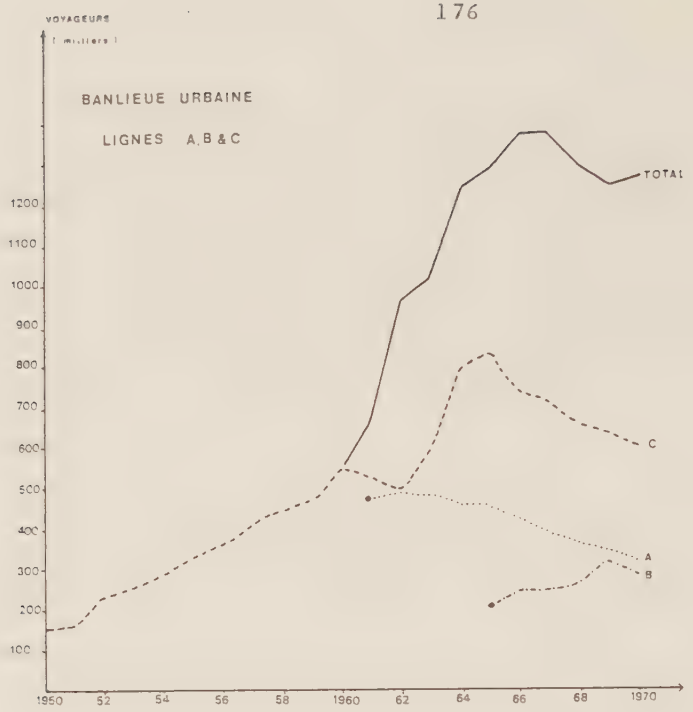


FIG.31 . LES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION SUR LES LIGNES A,B ET C DE LA BANLIEUE URBAINE. 1950-1970.



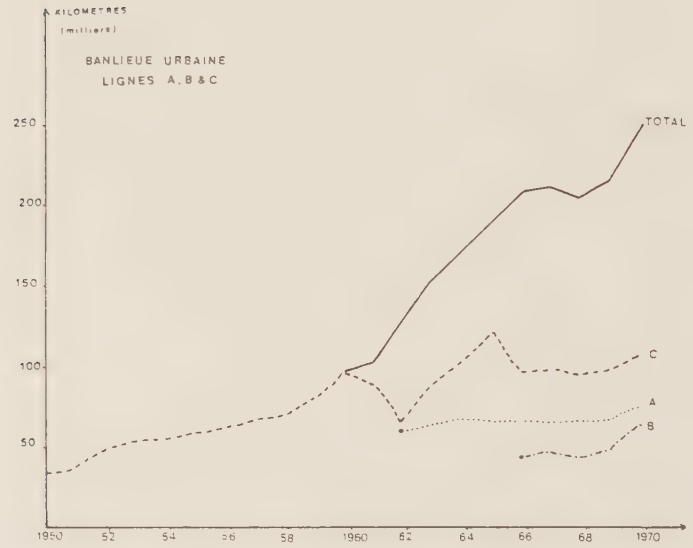


FIG.32. L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES A,B,ET C DE LA BANLIEUE URBAINE. 1950 – 1970.

vers la plaine de l'Hers (Chemin Hérédia, Chemin de Soupetard, Chemin Pelleport). Ce fut le cas, par exemple d'une petite cité-jardin *"bien médiocre et qui ne sent que trop le bon marché"* (J.Coppolani) installée autour de la place Soupetard par l'Office Municipal d'Habitations qui avait trouvé là, sur les marges du territoire communal, des terrains à bas prix.

Voirie étroite, vigueur des pentes, population très dispersée, autant de facteurs qui n'incitaient guère la STCRT à renforcer la desserte de cette zone. Dans le cahier de charges, la Ville ne lui avait même pas imposé, comme sur les lignes de tramways électriques, l'obligation d' assurer un nombre minimum de services, se contentant d'une clause bien vague:

> *" Le concessionnaire sera tenu d'effectuer avec soin, célérité et régularité, le transport des voyageurs."*
> Article 13.

Aux meilleurs moments de l'entre-deux-guerres, on comptait 18 aller-retour quotidiens sur la ligne C et 25 sur la ligne A. Mais en 1940, *"en raison des circonstances"*, la ligne A fut supprimée, et bien qu'inscrite dans le traité de concession, la STCRT ne consentit à la rétablir qu'en 1961! Il était alors bien tard. Dans les années 1950, les constructions avaient submergé l'espace rural qui subsistait entre la butte du Calvinet et la vallée de l'Hers. La municipalité avait donné une impulsion décisive avec la réalisation de 240 appartements répartis en 16 blocs de cinq étages sur le plateau de Jolimont. Ce premier ensemble, de conception harmonieuse, fut ensuite jouxté par d'autres immeubles collectifs aux proportions et à l'architecture beaucoup moins heureuses, l'un d'entre eux dépassant les vingt étages. Sur le versant oriental, la SNCF puis les PTT patronnèrent de leur côté des opérations immobilières de grande envergure destinées à loger leur personnel. Curieux paysage qui s'édifia alors autour d'une voirie à peine modifiée! De nombreux chemins étroits furent simplement goudronnés, souvent avec retard, et les fossés qui les bordaient attendirent bien longtemps avant d'être comblés et remplacés par d'étroits trottoirs. Enclavées dans ce tissu urbain incohérent, quelques fermes poursuivirent malgré tout leurs activités malgré la marée de constructions qui les cernait, et, en 1960-1964 encore, de leurs balcons, les nouveaux habitants de ces quartiers pouvaient contempler un troupeau de vaches laitières ou les opérations de la moisson.

Pour desservir cette portion de la banlieue urbaine, les autobus de la ligne C firent des prodiges. Souvent choisis parmi les plus vétustes du parc, totalement inadaptés pour écouler un trafic de type urbain aussi important, — un couloir très étroit était aménagé entre les fauteuils et le mouvement des voyageurs s'effectuait uniquement par la porte située à l'avant —, il fallut

sans cesse modifier leur itinéraire pour faire face à des besoins de plus en plus variés: 4,3 km en 1939, 5,5 km en 1952, 6,0 km en 1960. Cela conduisit à une véritable aberration, un circuit en zig-zag qui tentait de cumuler, fort mal, les anciens tracés des lignes A et C d'avant guerre. Il faut avoir vécu cette période pour imaginer les conditions détestables faites alors aux usagers. Les chauffeurs, malgré leur bonne volonté, devaient souvent laisser au bord du chemin quelques dizaines de voyageurs quand l'entassement avait atteint ou dépassé les limites du supportable dans le véhicule. A chaque arrêt, il leur fallait de longues minutes pour encaisser le prix des billets, poinçonner les titres de transport. Tout cela n'allait pourtant pas sans une certaine bonne humeur. Par exemple, lorsque le plein de voyageurs était fait dans le centre ville, on s'interrogeait souvent, mi-inquiet, mi-goguenard, pour savoir si le véhicule poussif parviendait à "monter" l'avenue de la Gloire car, certains jours d'hiver, il fallait renoncer à tenter l'aventure!

La figure 32 illustre l'évolution du trafic sur cette ligne C. Jusqu'en 1961 au moins, la stabilité du rapport voyageurs/kilomètres ne doit pas faire illusion; elle traduit simplement une saturation permanente et l'on ne saurait l'interpréter comme le signe d'une stabilité de la fréquentation ou d'une amélioration de l'offre. La situation était devenue tellement scandaleuse qu'en 1961, la STCRT accepta de rétablir, conformément à ses obligations contractuelles, deux lignes distinctes, l'une (A) pour la desserte du grand ensemble de Jolimont, l'autre (C) destinée aux quartiers plus éloignés. Pour ces derniers, où l'urbanisation progressait à grands pas, l'amélioration fut de bien courte durée et de toutes parts s'élevèrent les protestations des usagers qui souhaitaient ici un prolongement de la ligne, trop éloignée de leur domicile, là, une modification de l'itinéraire. Il fallut encore de longues années de tâtonnements pour que la STCRT entende raison et accepte d'établir deux lignes issues du C, l'une, qui conservait son appellation et retrouvait son tracé prévu par la concession de 1929 (desserte de la Roseraie et de la Juncasse par la rue de Périole), l'autre, dite B, qui, au-delà de la Roseraie, atteignit en 1965 la cité Amouroux, vaste ensemble de petits collectifs.

Malgré ces aménagements tardifs, la baisse du trafic sur toutes ces lignes, à la fin des années 1960, s'explique aisément. Si la condition souvent modeste de la majorité des habitants dans les quartiers qu'elles desservaient a retardé un peu l'équipement des ménages, l'automobile n'en triompha pas moins comme partout ailleurs, et d'autant plus facilement qu'une grande artère à six voies de circulation fut alors ouverte à travers le vieux quartier Marengo (allées G.Pompidou), prolongeant les allées Jean Jaurès mises au même gabarit, ce qui

La STCRT au "service" des usagers

UN EXEMPLE D'ENTASSEMENT DES USAGERS:
LA LIGNE C CAPITOLE-SOUPETARD

...nous nous contenterons de citer la ligne C comme un exemple de ligne mal desservie et comme un exemple de compression des usagers et du mépris dans lequel les tient la direction de la STCRT. En effet, nous pouvons affirmer qu'il n'est plus question d'un "service" de transport pour les usagers mais d'un véritable"chargement " de personnes entassées tant bien que mal, mais certainement plus mal que bien!

La ligne C est la ligne Capitole-Soupetard. Les horaires des cars qui assurent ce service sont fixés toutes les heures. Sur la fin de la matinée seulement les cars sont doublés, c'est-à-dire que l'on trouve un car à 11h05, un autre à 11h35, et ensuite le car de 12h10. Ce qui veut dire qu'à l'heure où les ouvriers et employés quittent leur travail, ils doivent se précipiter vers le lieu de départ s'ils tiennent à prendre leur autobus, car s'ils n'attrapent pas celui-ci, inutile d'envisager une autre solution que celle de manger en ville, pour la bonne raison que le prochain ne démarre qu'à 13h30.

Pour retourner au travail, même opération avec en plus la nécessité d'avoir un bon estomac...En effet, si l'on considère l'heure où l'on arrive chez soi et l'heure où il faut en partir pour attraper l'unique autobus qui nous ramène au travail, on constatera, montre en main, que le temps du repas est limité à 35 ou 40 minutes maximum. En faisant bien attention que si l'autobus qui part de Soupetard à 13h25 est manqué, le prochain ne prendra l'usager qu'à 14h, c'est-à-dire juste pour le faire arriver au moins une demi-heure en retard sur le lieu de son travail.

Mais alors que dire de l'entassement! Sans exagération aucune, les usagers de la ligne Capitole-Soupetard sont gratifiés d'une gymnastique peu ordinaire qui leur évite de s'en préoccuper lorsqu'ils sautent du lit.

Tout cela au milieu de bousculades inévitables et couronné par une compression digne d'être citée en exemple. Conséquence logique de la compression du personnel,...la compression des usagers!

Mais en plus de tout cela, nous croyons devoir révéler un autre aspect et qui n'est pas le moindre... la ligne C passe à l'aller comme au retour par l'avenue de la Gloire qui est une côte en ligne droite très dure et par le plateau de Jolimont dont elle emprunte la rude descente qui mène directement à la Juncasse. Deux portions de trajet particulièrement dangereuses, qui sont empruntées aux heures de pointe avec un chargement tel que seule l'habileté et la maîtrise des chauffeurs peut éviter une issue catastrophique. Nous serions plus fortement rassurés si l'on pouvait penser autant de bien du matériel...Mais nous ne pouvons être aussi affirmatif lorsqu'on connaît la plupart des autobus qui desservent cette ligne. Combien d'exemples avons-nous eu d'autobus tombant en panne ou ayant des freins qui ne répondaient plus, même sur des lignes de ville?

LE TRACÉ DE LA LIGNE C ET SES VARIANTES JUSQU'EN 1960.

FIG.33. LA DESSERTE DES QUATIERS ORIENTAUX DE LA COMMUNE DE TOULOUSE JUSQU'EN 1960.

Extrait de la carte IGN au 1/20 000e. 1949.

FIG. 34. LA DESSERTE DES QUARTIERS ORIENTAUX DE TOULOUSE APRÈS LE RÉTABLISSEMENT DE DEUX LIGNES DISTINCTES, A ET C, EN 1962.

Extrait de la carte IGN, Toulouse-Ouest, n°1-2. 1/25 000°. Edition de 1971.

mettait la vallée de l'Hers à quelques minutes seulement du centre ville alors que dix ans auparavant, l'autobus mettait allègrement plus d'une demi-heure pour effectuer le trajet, en prenant, il est vrai, le chemin des écoliers...qu'il continua d'ailleurs d'emprunter longtemps encore, laissant la grande voie rapide à l'usage exclusif des transports individuels.

Se référant à une expérience vécue,l'exemple de la ligne C illustre, sans avoir à forcer le trait, la politique aberrante menée par la STCRT pour la desserte de la banlieue urbaine pendant les années de forte urbanisation, entre 1950 et 1970.

— la ligne E.

A bien des égards, l'histoire de la ligne E évoque celle des lignes A,B et C.

Au-delà du canal du Midi,entre les grandes routes de Paris et d'Albi qui constituaient les épines dorsales des vieux faubourgs Bonnefoy et des Minimes desservis depuis le début du siècle par les tramways électriques (lignes 10 et 12), subsistait un "angle mort" dans la banlieue urbaine. La gare de marchandises (Raynal) et son faisceau de voies ferrées que jouxtaient en bordure du canal de très nombreux entrepôts, dont ceux des Magasins Généraux, contribuaient encore à isoler ces quartiers où, aujourd'hui encore, on s'égare facilement car la voirie y a conservé la fantaisie des anciens chemins ruraux. Peu à peu bousculées par les constructions nouvelles, une foule de petites exploitations maraîchères morcelées n'offrait pas un parcellaire propice à des opérations immobilières d'envergure, encourageant au contraire, dès l'entre-deux-guerres, une urbanisation empirique qui accrut encore le désordre apparent du paysage. Une population relativement dense mais très dispersée se trouva ainsi isolée du centre ville dans ce secteur particulièrement dépourvu en équipements commerciaux et en services courants.

A la fin des années 1920, la création de quelques petits lotissements d'habitations à loyers modérés, comme la cité des Trois-Cocus, posa avec acuité le problème de la desserte par les transports en commun. Malgré les revendications répétées des habitants, rien ne fut prévu en ce sens lors de la signature du 7° avenant au traité de 1902, et la Ville de Toulouse ne se réserva même pas la possibilité d'imposer ultérieurement à la STCRT une ligne d'autobus dans cette direction. Quatre ans plus tard, en 1933, c'est donc à titre extra-contractuel qu'elle dut en réclamer la création. Il faut dire que les besoins étaient de taille. Dès la première année d'exploitation, la ligne E — Capitole-Grand Selve par la cité des Trois Cocus — transporta 40 000 voyageurs. Mais ce résultat ne fut pas jugé suffisant et arguant d'une rentabilité insuffisante, la STCRT ne tarda pas à envisager l'abandon de l'exploitation.

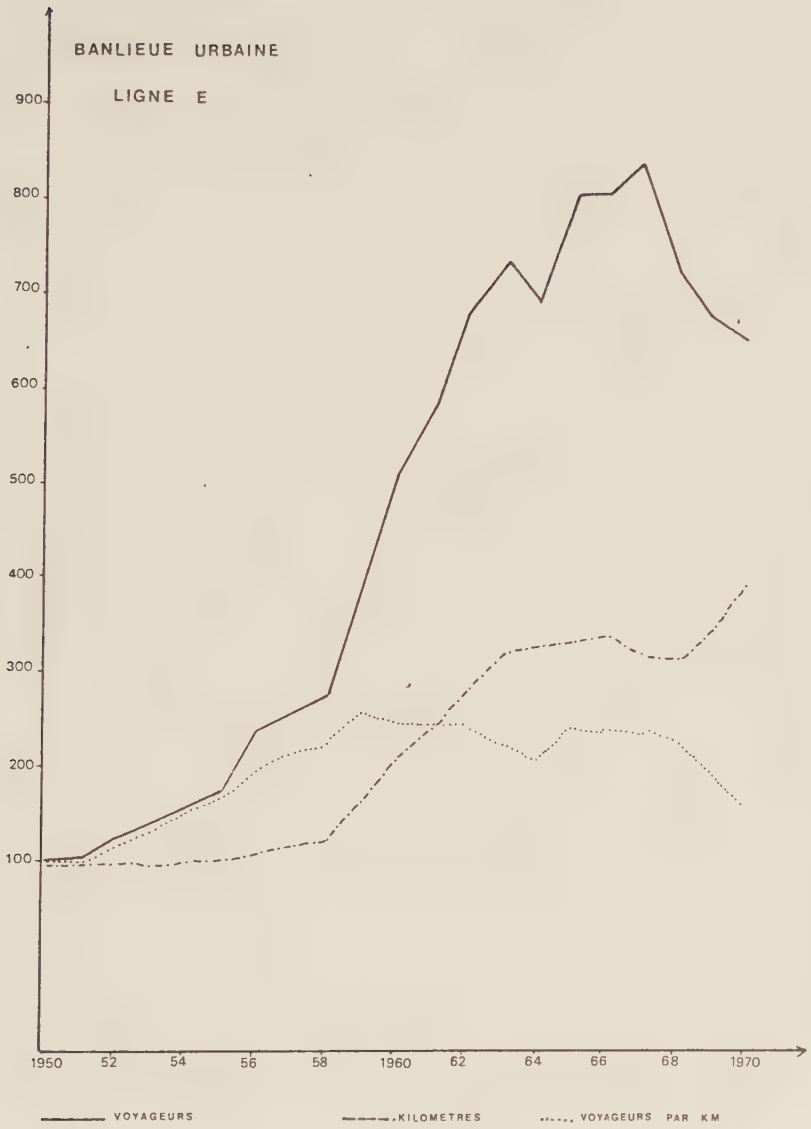


FIG.35. LES RÉSULTATS DE L'EXPLOITATION SUR LA LIGNE E DE LA BANLIEUE URBAINE. 1950-1970.

On mesure bien à travers cet exemple les insuffisances des contrats qui liaient la Ville et son concessionnaire. En 1929, le souci de clarifier une situation confuse l'avait emporté sur la volonté de préparer l'avenir et l'on s'était contenté de donner une reconnaissance officielle aux modifications apportées à l'organisation des transports en commun depuis la concession des premières lignes de tramways électriques. Liée jusqu'en 1967 par ces textes, la municipalité ne pouvait même pas imposer à la STCRT le maintien en activité d'une ligne extra-contractuelle comme la ligne E. Mais, cas unique dans l'histoire des transports en commun toulousains, elle accepta d'en éponger le déficit, ce qui assura sa survie entre 1937 et 1941.

Privés d'autobus pendant la guerre, les Trois-Cocus et Grand Selve ne retrouvèrent des services réguliers de transports en commun qu'en 1947. A ce moment-là, les conditions d'exploitation avaient déjà beaucoup changé et allaient changer encore plus vite dans les années qui suivirent.

Coup sur coup, plusieurs opérations immobilières aboutirent à la création de deux véritables grands ensembles (Négreneys et les Mazades) dont l'occupation provoqua un boom de la fréquentation sur la ligne E à partir de 1958. Mais comme sur la ligne C au même moment, les usagers étaient transportés d'une façon qui laissait sérieusement à désirer. La STCRT se contentait, semble-t-il, de profiter de l'aubaine pour renflouer une vieille ligne de banlieue urbaine qu'elle avait toujours exploitée à contre-coeur. C'est en 1963 seulement qu'elle accepta de prolonger sa ligne de ville n°14 vers Négreneys et les Mazades par l'avenue F.Estèbe et le boulevard Curie, offrant enfin à sa clientèle des services plus conformes à l'idée qu'on pouvait se faire d'un service public de transports collectifs: véhicules plus confortables exploités à deux agents, fréquences accrues... Cette décision freina aussitôt la progression du trafic sur la ligne E (cf. le creux de la courbe sur la figure) dont l'activité réussit toutefois à se maintenir à un bon niveau jusqu'en 1967 grâce à la croissance démographique d'autres secteurs de la périphérie(résidence des Izards...)

– Type 3.

L'inventaire est vite établi: en tout, deux créations tardives, la ligne 45 (aujourd'hui ligne 4), ouverte à l'exploitation en 1962, et la ligne D (aujourd'hui 11) mise en service en 1966.

Exploitée à titre extra-contractuel entre 1933 et 1939, la ligne d'autobus qui assurait la liaison entre le centre de la ville et Fontaine-Lestang, sur la rive gauche, ne fut réorganisée qu'en 1962 et devint alors la ligne 45.

Non loin du grand ensemble de Bagatelle déjà évoqué à propos de la ligne 5, au lieu dit Papus, s'était édifié

au début des années 1950, à l'initiative d'EDF et de l'ONIA, un groupe d'immeubles collectifs que flanquaient plusieurs lotissements de pavillons individuels. *"Le tout est malheureusement isolé"* constatait en 1962 J.Coppolani.

> *"...si on l'a muni d'un important groupe scolaire et si la nouvelle église de la Trinité en est assez proche, l'état de la législation HLM au moment se sa conception (1949) a empêché de doter cette cité d'un centre commercial, et sa desserte reste assurée presque uniquement par des commerçants ambulants. Par contre, le personnel ONIA et EDF qui forme la majorité des habitants se trouve à proximité de son travail."*
>
> J.Coppolani. (**95**) p.392.

Trop longtemps les possibilités de transports en commun ont été inexistantes ou fort malaisées. Les autobus de la ligne 44 (Esquirol-Lafourguette) écoulaient plutôt mal que bien une partie du trafic induit par ce nouveau quartier, mais ni leurs fréquences ni leur capacité n'étaient à la mesure des besoins qui se manifestaient aux abords de la route de Seysses. On en jugera facilement: pendant sa première année complète d'exploitation, en 1963, la ligne 45 transporta 345 000 voyageurs alors que, dans le même temps, la fréquentation du 44 ne diminuait que de 79 000 unités! Mais ici comme ailleurs, la croissance démographique des années 1960, avec la réalisation du grand ensemble de La Faourette, toujours dans le même secteur, ne fut pas en mesure d'éviter le déclin du trafic à partir de 1967.

La ligne D (Place Jeanne d'Arc- La Pescadoure-Chaussas) a connu des débuts beaucoup plus difficiles. Créée elle aussi en 1963, supprimée l'année suivante, elle ne fut définitivement rétablie, avec le même itinéraire, qu'en 1966. Ces hésitations ont largement contribué à lui faire perdre la plus grande partie de sa clientèle potentielle. En 1964, 246 000 personnes avaient utilisé ses services dans les quartiers situés au nord de la ville, où se mêlaient dans un grand désordre entrepôts, ateliers divers et maisons d'habitation. Cela fut jugé insuffisant par la STCRT. Mais en 1967, après deux ans d'interruption, quand elle fut rétablie à la demande de la municipalité, le trafic atteignit à peine 150 000 voyageurs. Au moins 100 000 déplacements étaient donc allés, selon toute vraisemblance, aux transports individuels. Le bilan des atermoiements de la STCRT n'était pas négligeable. Certes, répartis sur l'année, ces 100 000 déplacements pouvaient paraître peu de chose comparés aux 800 000 déplacements qui s'effectuaient alors, chaque jour, dans l'agglomération de Toulouse. Mais qu'on veuille bien imaginer ce que

devait représenter le cumul de tels bilans sur l'ensemble des lignes de la STCRT. En 1970, pour la seule commune de Toulouse, si les habitants avaient utilisé les transports en commun aussi souvent qu'en 1963 (135 voyages par habitant et par an), les autobus auraient transporté 18 millions de voyageurs supplémentaires, ce qui aurait évité chaque jour plus de 50 000 déplacements avec d'autres moyens de transport. Cette estimation qui pèche probablement par défaut mérite d'être méditée. Si à Toulouse, pas plus que dans les autres grandes agglomérations françaises, on ne pouvait éviter l'asphyxie de la ville par l'automobile, au moins aurait-on pu la contenir plus fermement. Mais cela impliquait une volonté politique qui fit défaut. La simple stabilisation du trafic des transports collectifs aurait apporté d'appréciables améliorations à la vie quotidienne des habitants. Et en ce domaine il suffisait de gérer correctement les réseaux existants sans se lancer dans une réorganisation géographique qui pour être plus complexe et plus aléatoire aurait dû trouver tout de même, dès cette époque, quelques ardents défenseurs parmi les plus lucides des élus locaux.

c) *la banlieue suburbaine*

Conçu à l'origine pour desservir des communes rurales, le réseau de banlieue suburbaine a été progressivement utilisé pour assurer des migrations domicile-travail, sans subir pour autant des modifications appréciables: pas de ligne nouvelle, des itinéraires quasiment immuables depuis l'entre-deux-guerres.

Dès 1954, presque 10 000 emplois localisés dans la commune de Toulouse, soit près de 8% du total, étaient déjà occupés par des personnes résidant à l'extérieur. L'aire de recrutement de la main d'oeuvre était fort étendue et plus de 500 communes réparties dans les huit départements de Midi-Pyrénées fournissaient chacune au moins trois migrants quotidiens à Toulouse (**147**).

Afin de faciliter les comparaisons, le cadre d'étude retenu ici se limitera aux 35 communes qui furent associées à Toulouse par l'INSEE, en 1975, pour former l'agglomération, auxquelles on ajoutera Muret et Seysses, incontestablement dans l'orbite toulousaine elles aussi. Deux raisons essentielles peuvent justifier un tel choix. D'une part, le périmètre ainsi délimité correspond presque parfaitement à l'extension du réseau suburbain de la STCRT pendant les années 1950-1970. D'autre part, les migrations de travail qui s'y manifestaient dès 1954 étaient suffisamment nombreuses et variées pour qu'on puisse parler de phénomènes de banlieue. En effet, à cette date, sur les 35 communes considérées, 31 envoyaient chaque jour vers Toulouse, soit plus de 100 actifs, soit plus de 60% de leur population active non agricole résidante.

Dans cette vaste banlieue, le mouvement d'urbanisation s'accéléra au cours des années 1960 (Fig. 36 - 37). Jusqu'en 1962, le "poids démographique" de la banlieue suburbaine dans l'ensemble de l'agglomération n'avait guere varié: 12,4% en 1954, 13,6% en 1962. L'attraction de Toulouse demeurait alors prépondérante: pour cinq habitants supplémentaires installés dans l'agglomération entre 1954 et 1962, un seul avait élu domicile dans une commune de la périphérie. Cette proportion n'était guère surprenante si l'on veut bien considérer que plus de la moitié du territoire communal de Toulouse restait encore en dehors du périmètre urbanisé.

Recensements	Commune de Toulouse	Communes périphériques*	Total
-1954			
Population	268 863	42 393	311 256
%	86,4	13,6	100
-1962			
Population	323 724	54 877	378 601
%	85,5	14,5	100
-1968			
Population	370 796	91 444	462 240
%	80,2	19,8	100
-1975			
Population	373 796	154 057	527 553
%	70,8	29,2	100
EVOLUTION			
1954-1962	+54 861	+ 12 484	+67 345
1962-1968	+47 072	+ 36 567	+83 639
1968-1975	+ 3 000	+ 62 613	+65 613

Tableau nº 16 . L'évolution de la population dans l'agglomération de Toulouse (1954-1975).

Source. Recensements

* 37 communes: les 35 communes de banlieue incluses dans l'agglomération INSEE de 1975, plus Seysses et Muret.

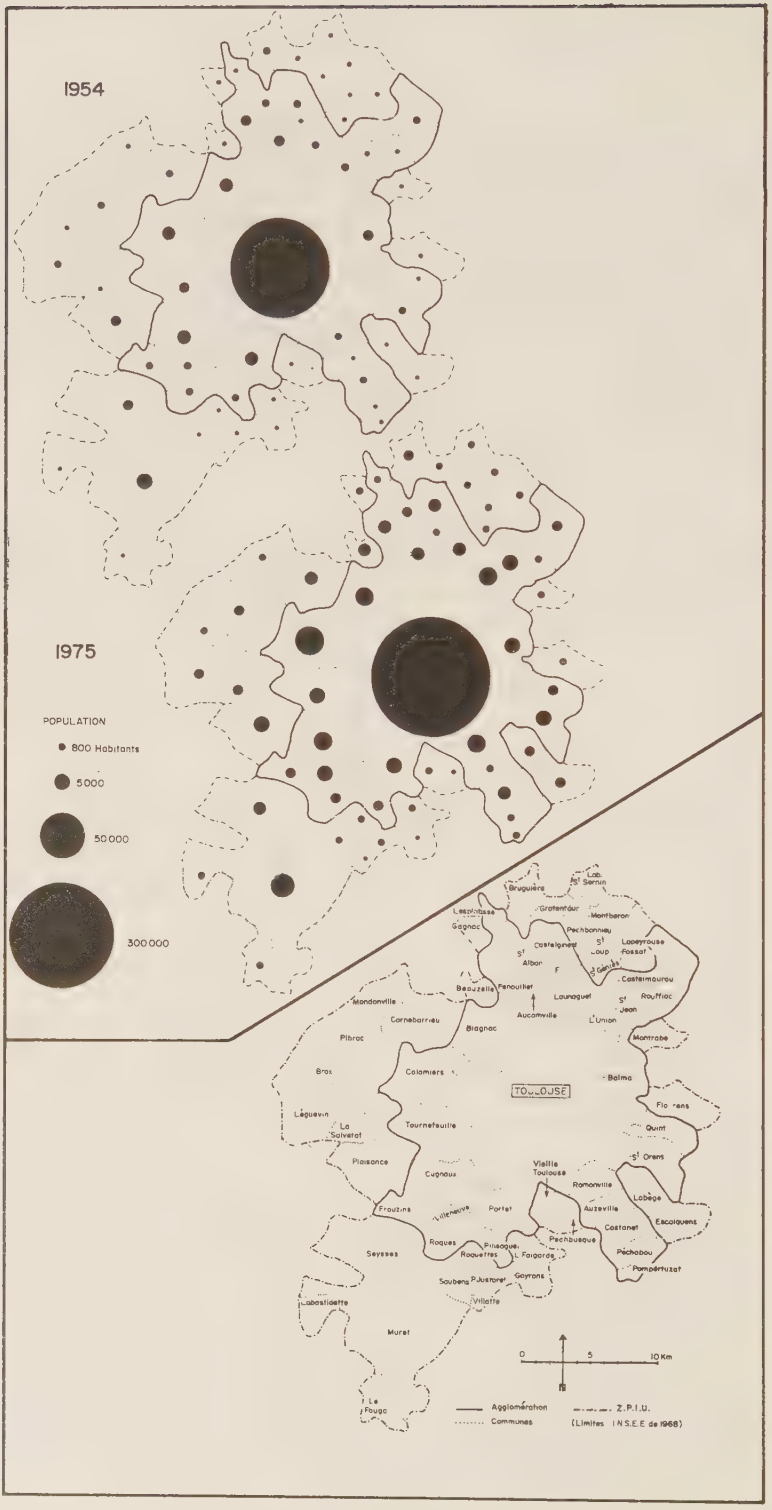


FIG. 36. LA RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LA ZPIU DE TOULOUSE EN 1954 ET EN 1975.
ZPIU dans ses limites de 1968 (63 communes).

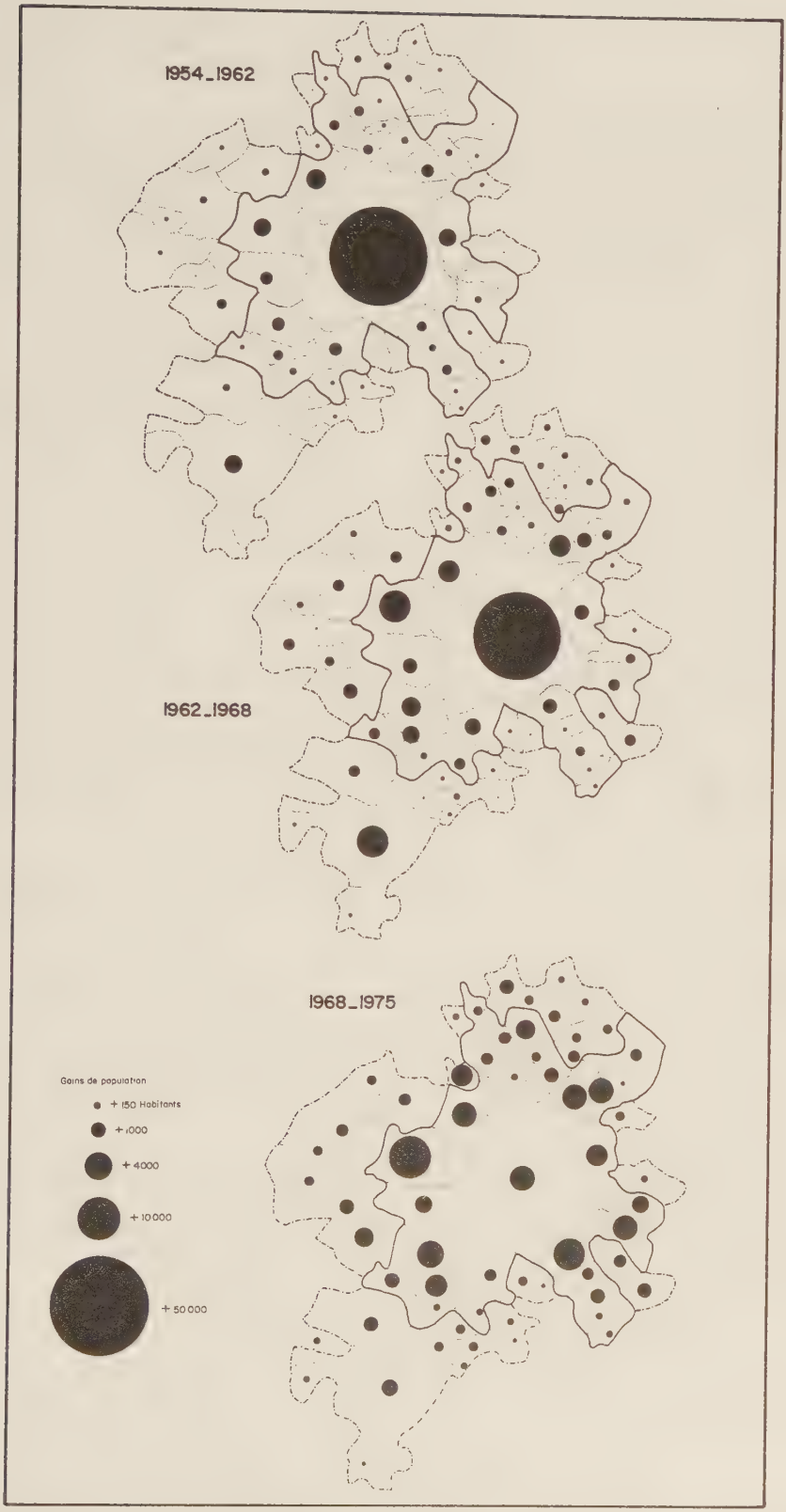


FIG. 37. L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LA ZPIU DE TOULOUSE. (1954-1975)

D'importantes modifications apparurent dans le peuplement de la banlieue entre 1962 et 1968. Ces années de forte croissance démographique furent marquées par un véritable boom de la construction. Sensible partout, le mouvement d'urbanisation atteignit une intensité exceptionnelle dans quelques communes déjà bien peuplées comme Muret et Colomiers qui gagnèrent chacune au moins 6 000 habitants en l'espace de six ans, doublant ainsi leur population. Moins importants — 3 000 habitants environ—, les gains de Blagnac et de l'Union n'en contrastaient pas moins avec ceux de la période intercensitaire précédente. A l'Union, ils entraînaient un triplement de la population résidante qui annonçait un certain rééquilibrage de la banlieue toulousaine vers l'est (Balma, Saint-Jean...)

Déjà prévisible sur la base des recensements complémentaires,le dénombrement de 1975 a confirmé le rôle désormais déterminant des communes de banlieue dans la fixation des nouveaux habitants de l'agglomération, la population de la commune de Toulouse ne progressant pratiquement plus.

En même temps qu'elle s'accélérait, la croissance démographique de la périphérie se diffusait plus largement dans l'espace et ne se limitait plus, comme auparavant, à quelques secteurs privilégiés. Pendant les sept années qui suivirent le recensement de 1968, la fièvre de construction gagna partout et il suffit parfois d'un lotissement important pour que la population d'une commune rurale fut multiplié par deux, trois, ou même davantage: Saint-Orens (+215%), Ramonville (+292%), Castelginest (+172%)... le record étant détenu par Beauzelle (+339%) dont les effectifs de résidants passèrent de 623 à 2736.

C'est à la lumière de tous ces faits qu'il convient d'analyser l'évolution du trafic sur les lignes de transports en commun qui desservaient alors la banlieue suburbaine (Fig.38).

Jusqu'en 1966, la courbe des voyageurs transportés suivit assez fidèlement celle de la croissance démographique: progression modérée jusqu'en 1962, brusque accélération ensuite. L'offre globale de transport n'augmentant pas plus vite que la demande, le rapport voyageurs/kilomètres fut parfaitement maintenu. Le réseau n'ayant pratiquement pas subi de modification, la progression de l'offre traduisait presque uniquement un renforcement des fréquences sur certaines lignes.

A partir de 1966, c'est-à-dire un peu plus tard que sur les lignes de ville, mais de façon tout aussi nette, s'amorça un léger recul du trafic, d'autant plus remarquable ici qu'au même moment, le peuplement des communes desservies s'intensifiait. Sur le réseau de banlieue suburbaine, de fortes hausses de tarifs accompagnèrent — provoquèrent? — la baisse de la fréquentation si l'on en juge par l'évolution de la recette moyenne par voyageur. Mais cela suffit, semble-t-il, pour améliorer encore le rendement financier des lignes, la recette

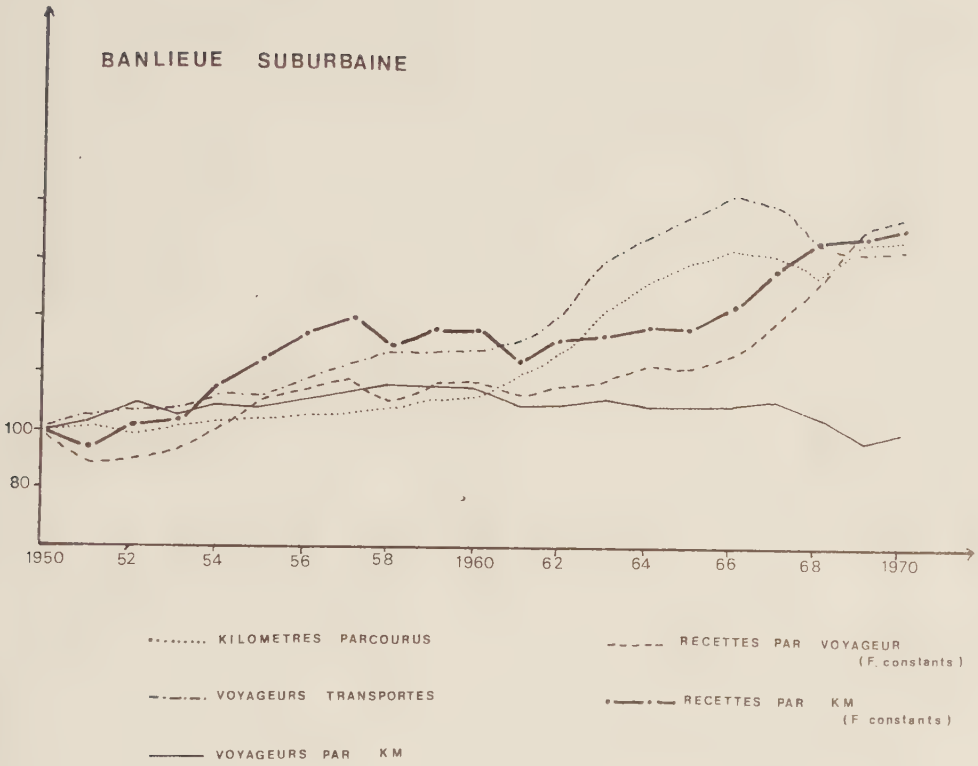


FIG.38. DONNÉES ESSENTIELLES SUR L'EXPLOITATION DU RÉSEAU DE BANLIEUE SUBURBAINE (1950–1970). *Base 100 en 1950.*

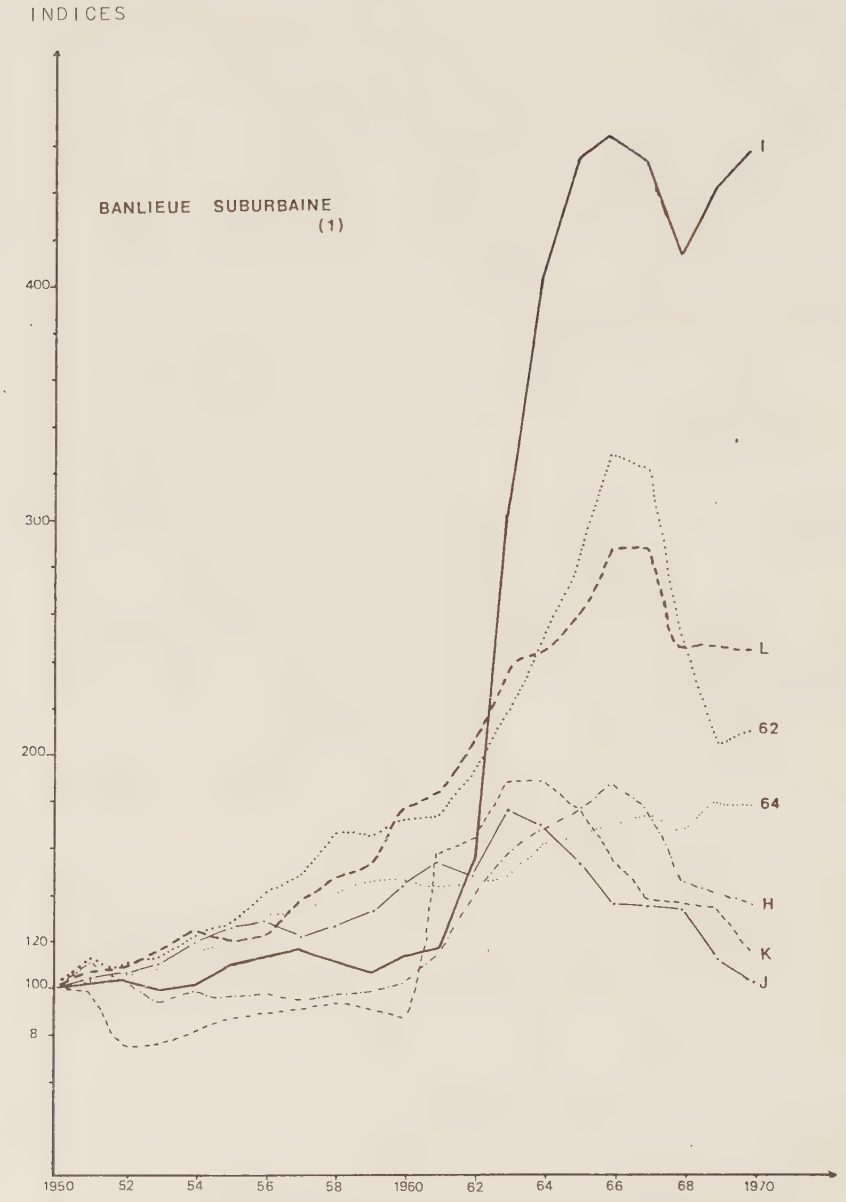


FIG.39. L'EVOLUTION DU TRAFIC SUR LES LIGNES DE LA BANLIEUE SUBURBAINE ENTRE 1950 ET 1970.

Nombre de voyageurs transportés: base 100 en 1950.

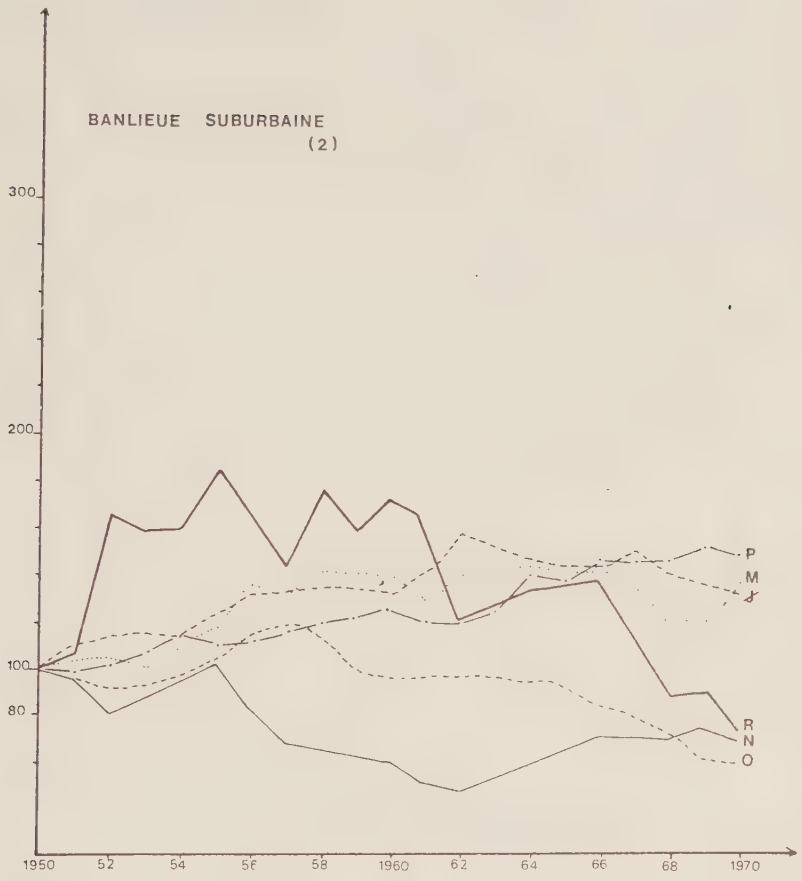

BANLIEUE SUBURBAINE
(2)
300
200
100
80
1950
52
54
56
58
1960
62
64
66
68
1970
P
M
J
R
N
O

FIG. 39 . (SUITE)

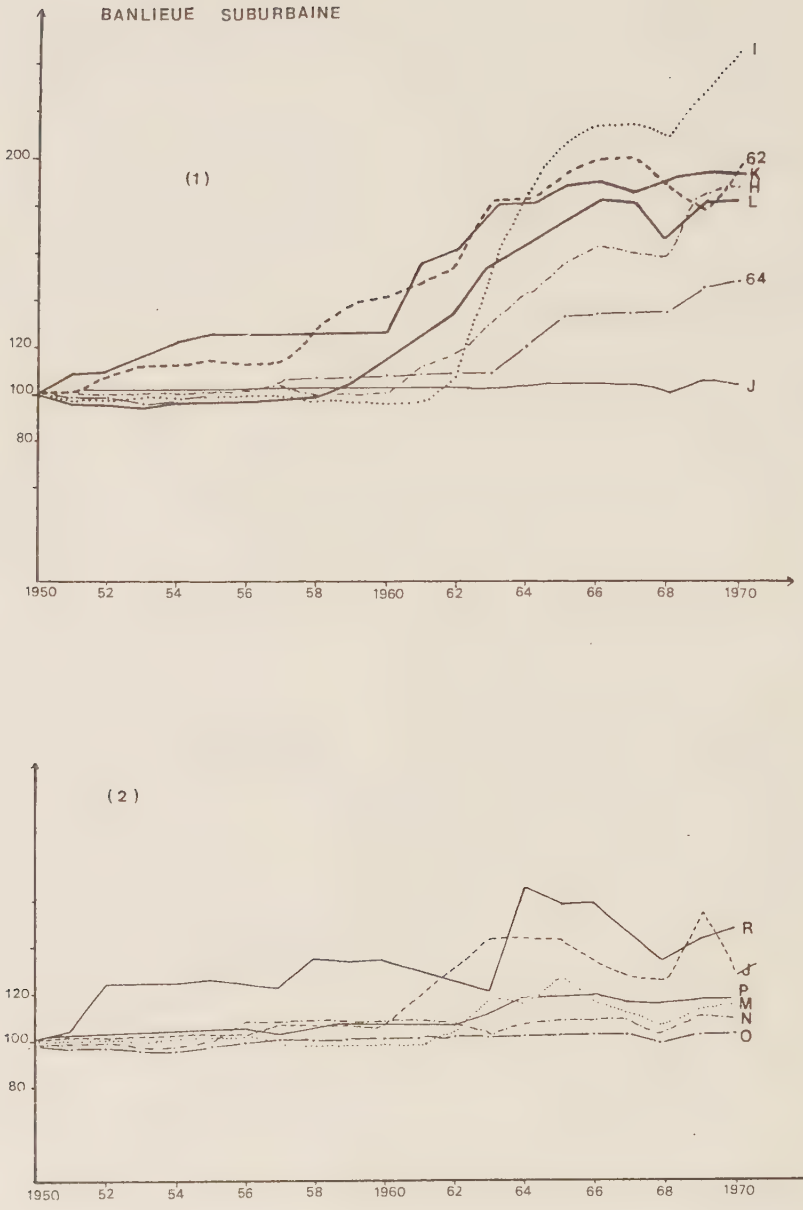


FIG. 40 . ÉVOLUTION DE L'OFFRE DE TRANSPORT SUR LES LIGNES DE LA BANLIEUE SUBURBAINE ENTRE 1950 ET 1970.

Nombre de kilomètres parcourus: base 100 en 1950.

moyenne par kilomètre parcouru connaissant, elle, une nette amélioration apres une assez longue stagnation tion en francs constants. C'est là une différence majeure avec la situation des réseaux de ville et de banlieue urbaine. Elle explique sans doute l'absence totale d'initiative pour améliorer la qualité du service en banlieue suburbaine, au-delà du strict minimum. La STCRT était trop soucieuse de ne pas compromettre ce résultat précaire mais inespéré qui semblait se maintenir malgré la baisse dé la fréquentation.

L'étude ligne par ligne du réseau de banlieue suburbaine permet d'apporter quelques retouches à cette analyse globale (Fig.39 et 40). Quatre lignes seulement s'individualisent nettement (62, L, I, Q), l'évolution du trafic ne présentant sur les autres que des différences minimes, sans grande signification.

Le déclin puis la quasi stabilité du trafic sur la ligne N est à mettre en rapport avec la faiblesse du peuplement et sa croissance modeste entre 1950 et 1970 dans la zone desservie: Quint et Flourens ne totalisaient pas plus de 1200 habitants en 1968. C'était là un cas exceptionnel. Sur les autres lignes de banlieue suburbaine, le trafic n'a jamais été inférieur à celui de l'année 1950, mais il connut presque partout une régression sensible à la fin des années 1960; seules y échappèrent les lignes J et P, où l'on enregistra simplement une stagnation, et la ligne 64 qui connut même une légère amélioration de la fréquentation à ce moment-là.

Le cas de la ligne P s'explique par des contrats passés entre la STCRT et diverses municipalités afin d'utiliser les services réguliers d'autobus pour le ramassage scolaire vers les écoles de Gagnac et de Fenouillet, ce qui entraîna une sensible augmentation du trafic à un moment où, comme ailleurs sans doute, s'amorçait une baisse de la fréquentation des usagers habituels.

Quant aux lignes 64 et J, elles bénéficièrent probablement de l'expansion démographique à l'ouest de Toulouse, dans la mesure où elles assuraient la desserte des deux communes les plus peuplées de la banlieue, Colomiers et Blagnac, qui comptaient respectivement 10 500 et 8 500 habitants en 1968, 20 300 et 11 900 en 1975. Cette constatation semble donc renforcer une hypothèse avancée à plusieurs reprises dans ce chapitre: seule une très forte augmentation de la population — mesurée en valeur absolue et non en pourcentage — semble avoir été en mesure de compenser la baisse du trafic sur les lignes de transports en commun au moment où les transports individuels connaissaient leur développement le plus rapide.

Reste cependant à expliquer quatre "anomalies" apparentes dans l'évolution de l'activité sur le réseau de banlieue suburbaine.

— la ligne I. Alors que dès 1962 Colomiers et Blagnac faisaient figure de véritables villes, les trois communes qui jalonnaient la route d'Albi, au nord-est de Toulouse, étaient encore dominées par les activités rurales. A ce moment-là, L'Union, Saint-Jean et Castelmaurou ne comptaient ensemble que 3 000 habitants. Mais dans les six ans qui suivirent, les deux premières connurent une croissance spectaculaire et leur population augmenta de 213 et 190% à la suite de la construction de 1 100 logements supplémentaires. Il n'en fallut pas davantage pour que le trafic de la ligne I, stagnant jusque là, soit multiplié par quatre en l'espace de cinq années (1961-1965). Mais, ici encore, la progression s'essouffla vite et le nombre de voyageurs se stabilisa à un haut niveau alors que l'urbanisation se poursuivait sans relâche.

— la ligne L. Elle assurait la desserte de Muret en empruntant une route départementale (Seysses, Villeneuve-Tolosane...) , évitant l'itinéraire le plus direct par la R.N.20 . Son trafic était donc essentiellement assuré par des voyageurs en provenance ou a destination des communes traversées car les habitants de Muret qui souhaitaient se rendre à Toulouse empruntaient soit d'autres lignes d'autobus plus directes, exploitées par d'autres transporteurs, soit la ligne de chemin de fer Toulouse-Bayonne via Tarbes.

En conséquence, la croissance démographique de Muret ne peut guère expliquer la progression du trafic de la ligne STCRT et, dans le reste de la zone desservie, l'augmentation de population était trop faible dans les années 1960 pour assurer, seule, un tel développement d'une ligne suburbaine. La progression du trafic s'explique avant tout par les contrats de ramassage scolaire, la STCRT utilisant sa ligne régulière peu chargée, et la renforçant au besoin à certaines heures, pour assurer le transport vers les établissements muretains des élèves qui résidaient à Villeneuve-Tolosane et Frouzins.

— la ligne 62. Cette ligne fut exploitée par tramways électriques dès 1912. Elle empruntait la R.N.113 et desservait successivement à la sortie sud-est de Toulouse les communes de Ramonville,Auzeville et Castanet.

A partir de 1962, le nombre de voyageurs qui utilisaient ses services augmenta brusquement, doublant pratiquement en l'espace de cinq ans (1962-1966). Or, pas plus qu'ailleurs, les habitants de cette banlieue en gestation ne semblent avoir manifesté un engouement particulier pour les transports collectifs et le mouvement d'urbanisation ne prenait pas là une ampleur suffisante pour provoquer un tel boom dans la fréquentation des autobus. C'est en fait, dans la banlieue urbaine qu'il faut chercher les causes de l'expansion subite du trafic. Une fois encore, la STCRT se contenta de recueillir les fruits d'une grande opération d'aménagement urbain, l'installation du complexe scientifique

de Toulouse-Rangueil, pour améliorer le rendement d'une de ses lignes de banlieue suburbaine.

Installée depuis la fin du XIX° siècle non loin du centre ville, sur les allées Jules Guesde, la Faculté des Sciences était à l'étroit dans ses anciens bâtiments . Elle comptait déjà 6 000 étudiants en 1962 et tout laissait prévoir une hausse très importante des effectifs avec l'arrivée à l'âge des études supérieures des classes d'âges nombreuses de l'après-guerre. On décida donc de transférer l'établissement sur un vaste campus,en bordure de la R.N. 113, mais entièrement sur le territoire de la commune de Toulouse. A cette date, la banlieue urbaine offrait encore d'immenses possibilités d'accueil pour des opérations de cette envergure. Exemplaire à bien des égards, ce déplacement vers la périphérie d'activités de type tertiaire s'effectua progressivement sans qu'on ait envisagé les moyens à mettre en oeuvre pour assurer le transport quotidien des étudiants et du personnel. Cette absence totale de coordination entre les administrations concernées, la municipalité et la STCRT était alors de règle, mais dans le cas d'une opération planifiée et par ailleurs bien conduite, elle ne peut manquer d'apparaître aberrante.

Lorsqu'en 1962 les nouveaux locaux d'enseignement et de recherche commencèrent à être utilisés, il fallut bien constater l'incurie des pouvoirs publics en matière de transports collectifs. Pour se rendre sur le campus, les étudiants devaient utiliser soit les autobus de la ligne de ville n°2 qui les laissaient place Jules Julien, deux kilomètres au moins en aval sur la R.N.113, soit se rabattre sur la ligne suburbaine n°62 qui avait un arrêt devant la porte de la nouvelle Faculté, mais dont les horaires et les fréquences étaient totalement inadaptés au rythme de la vie universitaire.

La logique aurait voulu que la ligne 2, exploitée avec des fréquences rapprochées, soit prolongée jusqu'à Rangueil. La municipalité pouvait d'ailleurs imposer une telle obligation à la STCRT en utilisant pour une fois à son avantage les traités de concession. En effet, c'est pour des raisons techniques que la STCRT avait été autorisée à ramener le terminus de sa ligne de tramways Esquirol-Saint-Agne du hameau de Saint-Agne — à la limite entre les communes de Toulouse et de Ramonville — au passage à niveau du chemin de fer, près de l'Ecole Normale d'Instituteurs, au moment de l'électrification de la ligne Toulouse-Bayonne dans les années 1920. Lorsque les autobus remplacèrent les tramways, rien ne s'opposait à son rétablissement et, peu de temps après, l'ouverture de la Faculté des Sciences de Rangueil le rendait encore plus nécessaire. Mais peut-être qu'en 1962, personne ne prit la peine de relire avec attention les vieux traités de concession, dont on avait décidé, une fois pour toutes, qu'ils donnaient presque tous les droits à la STCRT.

Faute d'obtenir gain de cause pour le prolongement de la ligne 2, les étudiants qui ne pratiquaient ni la marche à pied, ni l'auto-stop, eurent fréquemment recours au services de la lignes 62, dont le trafic augmenta alors très fortement. Cela n'allait pas sans inconvénient ni pour eux, ni pour les habitants de la banlieue sud-est. A certaines heures, les passagers à destination de Ramonville ou de Castanet ne ne pouvaient plus trouver place dans des autobus bondés. La STCRT attendit tout de même 1964 pour proposer, comme à son habitude, une solution de compromis qui ne pouvait satisfaire personne mais qui avait, à ses yeux, l'avantage de ne présenter qu'un risque financier limité: une navette dite 62 bis fut créée entre le terminus de la ligne 2 et la Faculté des sciences, ce qui impliquait bien sûr un transbordement et d'importantes pertes de temps pour les usagers. Ce nouveau "service" ne règla pas pour autant les problèmes du 62, toujours utilisé par les étudiants, car la navette ne fonctionnait qu'à certaines heures de la journée. Jusqu'en 1968 d'ailleurs, les statistiques ne distinguent pas le trafic de la ligne 62 et celui de la navette, ce qui explique la progression de la courbe de fréquentation sur la figure .

Mais au fur et à mesure que les années passaient, le campus scientifique ou ses abords accueillaient de nouveaux établissements. Ce furent en 1968, deux grandes écoles aéronautiques décentralisées, l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et l'Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique, puis, quelques temps après, le Centre National d'Etudes Spatiales, l'ensemble formant le complexe aéro-spatial de Lespinet jouxtant le domaine universitaire. Pour faire face aux besoins quotidiens des milliers d'étudiants et de chercheurs ainsi rassemblés, la STCRT consentit à modifier un peu l'itinéraire de son 62bis, qui devint la ligne G. Les inconvénients d'une desserte par navette ne disparurent pas pou autant, les autobus de cette ligne assurant simplement la liaison entre le terminus du 2, place Jules Julien, et le terminus du 10, place de Lespinet, en traversant le complexe scientifique et spatial grâce à un nouveau pont établi sur le canal du Midi. Solution bâtarde qui multipliait les transbordements et renchérissait le prix des voyages, à un moment où la motorisation de la population étudiante n'était plus exceptionnelle! Or les besoins de transports collectifs étaient immenses et appelés à se développer encore puisque prenaient déjà corps les projets d'implantation du CHU et de la Faculté de Médecine à proximité de l'Université scientifique, de l'autre côté de la R.N. 113. Il faudra néanmoins attendre 1975 pour que la raison l'emporte enfin: douze ans après l'ouverture de la Faculté de Rangueil, la ligne 2 était prolongée jusqu'à sa porte...conformément au traité de concession de 1902 qui, à ce moment-là, n'avait plus cours, la STCRT ayant passé le relais à une société d'économie mixte.

A partir de 1968, la navette 62 bis promue au rang de ligne de plein exercice fit l'objet d'une comptabilité particulière et les voyageurs qui l'utilisaient ne furent plus attribués à la ligne 62 , dont le trafic diminua en conséquence.

Toutes ces péripéties en disent long sur la carence des transports en commun toulousains dans ces années 1960 où l'organisation de l'espace urbain se modifiait rapidement. Dans ce cas particulier on a quelque difficulté à comprendre le refus obstiné de la STCRT de"coller" aux besoins nouveaux de la population quand ceux-ci étaient d'une telle ampleur et pouvaient être satisfaits sans grand risque. Et l'on s'étonnera ensuite des réticences du public à revenir vers les transports collectifs, comme s'il s'agissait simplement de modifier quelques habitudes. C'est oublier un peu vite qu'en l'absence d'un service public digne de ce nom, les résidences des étudiants et du personnel des établissements scientifiques de Rangueil ont été implantées sans tenir aucun compte du réseau d'autobus. En matière de déplacements quotidiens dans la ville, bien des "habitudes" sont imposées par l'organisation de l'espace géographique qui s'est mise en place au cours des années 1960. Et, en ce domaine, s'il existe des pesanteurs, elles sont à l'évidence tout autant spatiales que sociales ou psychologiques.

L'expérience désastreuse de la desserte de la Faculté des Sciences n'a semble-t-il été d'aucun profit: quelques années plus tard, on l'a vu, les étudiants et le personnel de la Faculté de Lettres se heurtèrent à des difficultés semblables lorsque leur université s'implanta et se développa au Mirail.

— la ligne Q. Tous les Toulousains qui ont eu l'occasion de voir les autobus de la ligne Q gravir lespentes du Calvinet par l'avenue de la Gloire, ont gardé le souvenir de véhicules bondés dont la progression ne semblait guère assurée lorsque le chauffeur rétrogradait ou quand il tentait de reprendre un peu de vitesse après l'arrêt situé à mi-chemin du sommet.

En 1961, 100 000 voyageurs utilisèrent cette ligne qui menait du centre ville à Balma et Pin-Balma, à l'est de Toulouse. Six ans plus tard leur nombre avait été multiplié par 6,5 (Fig. 41). Progression inégalée sur les réseaux exploités par la STCRT!

Bien qu'en expansion très rapide, les communes de Balma et de Pin-Balma ne gagnèrent pourtant que 1400 habitants entre 1962 et 1968, ce qui porta leur population a 5 000 habitants environ. Pour comprendre l'essor du trafic enregistré sur la ligne suburbaine qui les desservait, il faut donc invoquer d'autres raisons que la seule croissance démographique de ces communes. On a vu comment les quartiers situés sur le versant oriental du Calvinet, vers la vallée de l'Hers, avaient été longtemps négligés par les transports en commun de banlieue urbaine,avant que la ligne C ne soit remaniée peu à peu pour faire face à une demande croissante. Une lacune

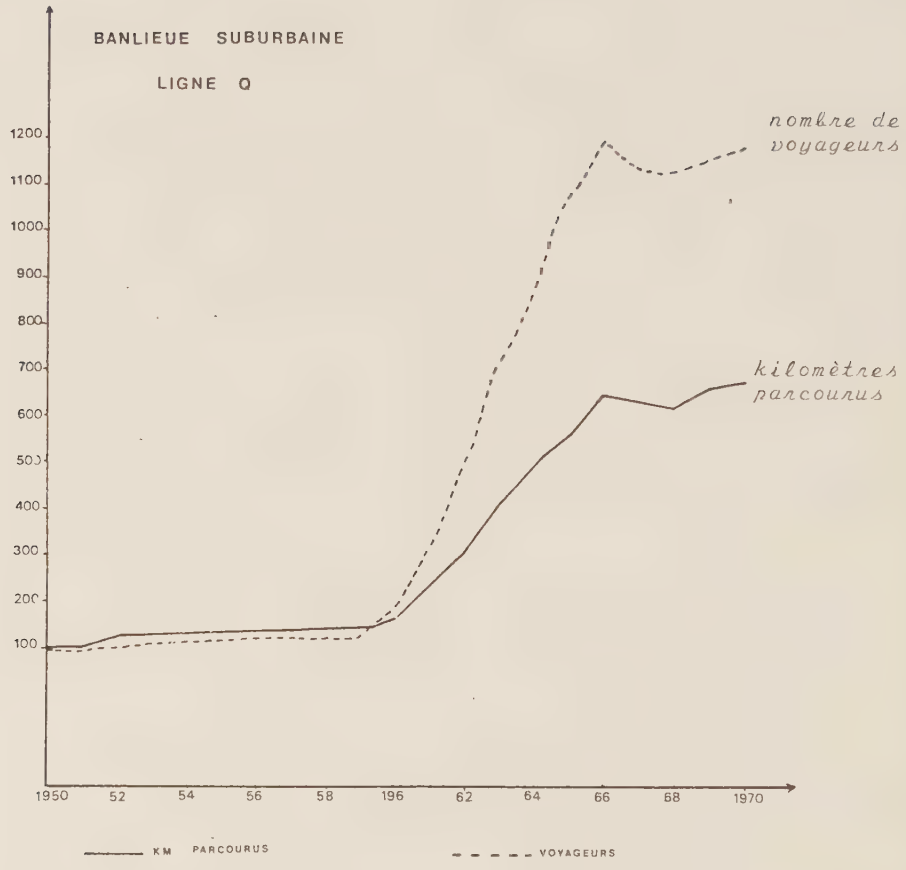


FIG. 41 . L'ÉVOLUTION DE L'OFFRE ET DE LA DEMANDE SUR LA LIGNE Q EN BANLIEUE SUBURBAINE 1950-1970.

Basé 100 en 1950.

subsistait cependant: toute la zone qui jouxtait la route de Balma, au-delà de Salonique (sommet du Calvinet), bien que conquise elle aussi par les constructions nouvelles dans les années 1960, demeurait en dehors du périmètre desservi par la ligne C ou par les lignes qui en furent issues (A et B). Devant l'opposition de la STCRT qui refusait de créer une nouveau service de banlieue urbaine dans cette direction, les habitants n'avaient qu'une possibilité: utiliser autant que faire se pouvait les autobus de la ligne Q qui passaient à proximité de leur domicile. Ces derniers accueillirent ainsi de très nombreux voyageurs, jouant ainsi,malgré leur vocation première, le rôle des autobus de banlieue urbaine. Or, ni leurs horaires, ni leurs fréquences ne furent adaptés en conséquence. Qu'on en juge à partir d'un simple calcul arithmétique.

Au cours de l'année 1966,ces autobus de la ligne Q effectuèrent 6 956 aller-retour, transportant 665 537 voyageurs. Cela représentait un nombre MOYEN de 48 passagers environ par véhicule*. Compte tenu de la conception du matériel utilisé sur cet itinéraire — nombreuses places assises, exiguïté du couloir central et des plateformes...— il est facile d'imaginer ce qu'une telle moyenne supposait comme conditions de transport à certaines heures de la journée!

—

La croissance rapide du trafic sur le réseau de banlieue suburbaine au cours des années 1960 fut bien liée à l'expansion démographique que connurent alors de très nombreuses communes autour de Toulouse. Mais, dans bien des cas,les habitants des quartiers périphériques de Toulouse y contribuèrent aussi — et parfois de façon décisive — lorsque, faute de mieux, ils devaient utiliser les seules lignes qui passaient près de chez eux, c'est-à-dire des lignes de banlieue suburbaine. Ces dernières, longtemps exploitées avec des autobus vétustes, de conception périmée, et dotés d'un seul agent assurant la conduite et la délivrance des billets, continuaient d'emprunter des itinéraires fixés depuis le début du siècle, tout comme les fréquences et les horaires qui avaient été conçus à ce moment-là quand les habitants de la banlieue suburbaine vivaient au rythme de la vie agricole et se rendaient à Toulouse pour de toutes autres raisons que les employés et les ouvriers qui y élirent domicile dans les années 1960. Dans de telles conditions, les lignes de banlieue suburbaine ne pouvaient répondre ni aux besoins de la population des communes périphériques, ni à ceux des habitants de certains quartiers de Toulouse qui devaient

* Un tel calcul n'aurait aucune signification pour la majorite des lignes de ville qui reliaient deux quartiers périphériques en passant par le centre, car, dans le centre précisément, à chaque arrêt, de nouveaux usagers prena ient la place de ceux qui arrivaient à destination. En banlieue urbaine par contre, ce phénomène de relais n'existait pratiquement pas.

les utiliser lorsque la STCRT leur refusait une desserte spécifique. Cette situation provoqua parfois de véritables conflits qui prirent un tour aigu quand les usagers rentrant vers les banlieues lointaines ne trouvaient plus de place dans des véhicules bondés. Le matin, il est vrai, l'inverse se produisait fréquemment quand les autobus passaient sans s'arrêter devant les arrêts où attendaient, résignés, les groupes d'habitants des quartiers excentriques de Toulouse qui souhaitaient se rendre dans le centre de la ville. Ceux qui ont vécu de telles mésaventures ne sauraient s'étonner de l'attrait que présentait alors le confort et la rapidité de l'automobile individuelle, dont l'usage quotidien était bel et bien vécu comme une libération, n'en déplaise à nos modernes censeurs.

*

* *

Volontairement exhaustive — à l'exception des lignes 50 et 60 pour lesquelles font défaut les données chiffrées — ,l'étude ligne par ligne se révèle riche d'enseignements et confirme en y apportant les nuances nécessaires les conclusions d'une approche globale plus économique.

Parler de détérioration du service public entre 1950 et 1970, cela évoque bien sûr des conditions de transport plus mauvaises pour l'usager, des autobus moins rapides et surchargés aux heures de pointe, des fréquences qui ne s'améliorent pas ou qui diminuent parfois...Sans en avoir peut-être clairement conscience, la STCRT et les pouvoirs publics, prisonniers de vieux traités de concession, ont refusé d'unir leurs efforts pour éviter que le mal n'empire. La première, soucieuse de préserver la rentabilité de ses activités menacées par les transports individuels, a campé sur une position défen ive offrant à la population l'image d'une gestion frileuse déplorable. Sans compromettre l'équilibre financier, elle aurait pu, bien souvent, tirer beaucoup mieux parti de l'expansion urbaine. Mais cela supposait un peu d'imagination et un minimum d'audace alors qu'elle se contenta d'exploiter pieusement des réseaux hérités d'une autre époque. Quant aux pouvoirs publics, résignés dans l'attente du terme de la concession, ils ont, selon les cas, subi ou essayé de diriger une urbanisation galopante, sans se soucier de fournir aux habitants un service de transport harmonieux, à l'image de la ville qu'ils disaient vouloir organiser:

" Dans cette lumière rose où se
baigne Toulouse, si légère et si douce
qu'elle semble irréelle, nous essaierons

de bâtir ensemble, si vous le voulez bien, une cité heureuse."

L.Bazerque, maire de Toulouse, in "De Toulouse de la Renaissance à la renaissance de Toulouse". Imp.Roucariès. Toulouse. 1959.

Les uns et les autres, peut-être sans en avoir clairement conscience, ont ainsi accéléré l'invasion de la ville par l'automobile, entrant dans le jeu des puissants groupes d'intérêts qui, des constructeurs automobiles aux compagnies pétrolières, ne demandaient que cela.

Mais il faut pousser plus loin la réflexion qu'appelle l'analyse géographique. Lorsqu'en 1973-1974, ce qu'il est convenu d'appeler la "crise de l'énergie" bouleversa l'économie française, de nombreuses voix s'élevèrent pour clouer au pilori l'automobiliste qui gaspillait un pétrole devenu précieux, alors que...les transports en commun. Ah! les transports en commun! Transports collectifs-transports individuels, le vieux débat revint alors sous les feux de l'actualité. Mais le choix existait-il toujours?

Qu'on veuille bien regarder un moment en arrière. Pendant vingt ans, entre 1950 et 1970, rien n'a été fait pour développer les transports en commun dans l'agglomération toulousaine. En présence d'un service public qui ne cessait de se dégrader, les habitants ont massivement utilisé l'automobile pour leurs déplacements dans la ville, ce qui provoqua, comme partout, l'engorgement de la voirie et réduisit encore un peu plus la vitesse commerciale des autobus, la plus faible de France, et de loin, en 1968 (6,8 km/h). Plus grave encore, la désaffection des Toulousains pour les transports collectifs les incita à ne plus tenir compte de l'existence d'une ligne d'autobus pour choisir leur résidence. On chercherait en vain une publicité immobilière utilisant un tel argument. Or, en vingt ans, on a beaucoup bâti dans l'agglomération toulousaine: au début des années 1970, près d'un logement sur deux avait été construit depuis 1949; et leurs occupants, qu'on avait encouragés à devenir propriétaires, s'étaient fixés pour de longues années dans un espace géographique organisé surtout en fonction de la circulation automobile. Dans le même temps, de nombreuses activités avaient quitté le centre de la ville ou ses abords immédiats pour s'implanter à la périphérie du territoire communal ou en banlieue, modifiant ainsi radicalement l'intensité et la répartition des migrations entre les lieux de résidence et les lieux de travail, d'étude ou de chalandise.

Après une telle mutation de l'agglomération, vouloir ramener vers les autobus, comme par enchantement, une grande partie des utilisateurs d'automobiles particulières, relevait de la gageure. L'idée n'en pouvait germer que dans l'esprit de quelques technocrates plus soucieux de modèles mathématiques relatifs à l'écoulement

des flux de trafic que d'une réalité bien vivante: l'espace géographique urbain.

Abandonner les transports individuels pour les transports collectifs? Dans une très grande majorité de cas, le choix n'était plus possible dans la décennie 1970 comme il l'était encore vingt ans auparavant,et les appels au bon sens ou au sens civique n'y pouvaient rien. On a coutume de dire qu'on ne peut refaire l'histoire, à plus forte raison quand elle imprime aussi vigoureusement sa marque, et pour longtemps, dans l'espace urbain. Cela ne signifie pas qu'on doive pour autant renoncer à développer les transports collectifs. Il faut savoir seulement que ce sera une tâche de longue haleine. Que les leçons d'un passé récent servent au moins de leçon à tous ceux qui, directement ou indirectement, contribuent à préparer l'agglomération de demain. Il est des décisions qui engagent l'avenir pour de longues décennies, de façon irréversible, et l'on ne saurait renvoyer à plus tard la réflexion sur leurs conséquences en matière de transports collectifs.

V. L'EVOLUTION DES BESOINS DE TRANSPORT ET LES AMENAGEMENTS DE L'ESPACE URBAIN POUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE.

(1950 — 1972)

Déclin du trafic, désaffection des usagers, inadaptation croissante des réseaux d'autobus à la nouvelle morphologie de l'espace urbain...le bilan des années 1950-1970 serait incomplet si l'on ne tentait pas de mesurer, au terme de cette période, le rôle exact que jouaient les transports collectifs dans la vie urbaine, à un moment où les besoins de déplacement devenaient de plus en plus nombreux et variés. Cela suppose de connaître non seulement la répartition des lieux de résidence, de travail, celle des commerces, des services, mais aussi la nature, l'intensité et le sens des différentes migrations qu'ils induisaient chaque jour dans l'agglomération. En ce domaine, les données chiffrées ne manquent pas, mais leur abondance ne doit pas faire illusion.

Régulièrement, les élus ou les représentants des grandes administrations, confrontés aux difficultés croissantes de la circulation urbaine, décidèrent de se saisir de la question avec la volonté de proposer des solutions efficaces. Chaque fois, ils commencèrent par confier à un bureau d'étude le soin de rassembler toutes les pièces du dossier afin d'établir un rapport circonstancié sur les déplacements dans l'agglomération toulousaine. Chacun de ces rapports ne faisait que confirmer l'ampleur et la complexité des problèmes posés, nourrissait un temps discours et débats, avant d'aller rejoindre ceux qui l'avaient précédé dans les tiroirs d'un fonctionnaire scrupuleux. Rétrospectivement, on ne peut qu'être effrayé par l'ampleur de ce gâchis. Certes, tous ces rapports, tous ces dossiers d'enquêtes n'étaient pas sans intérêt, même si la médiocrité ou l'absence d'originalité de certaines contributions laissent quelques doutes sur le bon usage qu'avaient fait leurs maîtres d'oeuvre des deniers publics reçus en contrepartie. Le plus souvent, l'abondance des chiffres et des graphes ne parvient pas à masquer une méconnaissance inquiétante des réalités socio-spatiales. A-t-on vraiment cru à ce point — ou feint de croire — qu'il suffisait de quantifier les besoins de déplacement pour que l'ordinateur, après avoir confronté les résultats des différentes enquêtes, propose une solution miracle? Il fut une époque où certains n'écartaient pas cette hypothèse et regardaient avec convoitise les modèles de trafic mis au point aux Etats-Unis, se proposant de les adapter aux réalités

beaucoup plus complexes des villes européennes. Dès 1963, le célèbre rapport Buchanan, "Traffic in Towns" (46), publié à Londres et presque aussitôt traduit en français, avait souligné tout l'intérêt de telles méthodes pour tenter de résoudre les contradictions vécues chaque jour par des millions de citadins du vieux continent, dont le mode de vie se rapprochait rapidement de celui de leurs compatriotes d'oute-Atlantique.

> *"La circulation en ville d'un nombre considérable d'automobiles impose des modifications physiques importantes. En principe ces changements impliquent qu'on canalise les déplacements à longue distance vers des réseaux urbains bien dessinés...L'étude quantitative exigera un gros travail. Mais en dépit du manque de finesse de nos méthodes et de nos hypothèses nous pensons avoir démontré que la circulation urbaine dans son principe — et même dans sa matière — peut être soumise à une étude rationnelle et quantitative. On peut dans une large mesure éliminer l'intuition et le pari; lorsque l'on se trouve en possession des informations nécessaires bien des aspects de ce problème deviennent objet de calculs précis; il y a place encore pour la mise au point de techniques qui faciliteront considérablement le choix entre diverses possibilités d'action."*
>
> L'automobile dans la ville (76). Paragraphe 443: "Le principe fondamental".p.191.

De telles affirmations ne pouvaient que renforcer l'optimisme de tous ceux qui, pour des raisons variées, souhaitaient réconcilier l'automobile et la ville.

> *" Le rapport Buchanan est en quelque sorte une vulgarisation de l'approche planificatrice américaine. Le lecteur non spécialiste peut y comprendre le fonctionnement des modèles de trafic. C'est ce qui explique son succès et son influence sur les différents acteurs concernés à l'époque par les transports urbains jusqu'à leur faire presque oublier l'existence des transports collectifs. Il démontre, en s'appuyant sur l'exemple américain, qu'il est possible d'adapter la ville à l'automobile."*
>
> J.C.Ziv,C.Napoléon (76). p. 54.

Adapter la ville à l'automobile, tel était bien l'objectif prioritaire du V° Plan (1966-1970) en matière de voirie urbaine. Et c'est bien sur les modèles d'écoulement des trafics que se fondait alors, presque exclusivement,

la programmation des investissements consacrés aux voies rapides.

> *" Il importe que dans toutes les villes de France au-dessus d'un certain niveau... soient étudiés des schémas de voirie rapide cohérents avec le développement urbain...*
>
> *La base de ces études est constituée par les études de circulation qui ont pour but de déterminer actuellement le volume du trafic échangé entre les diverses zones de la ville...et de projeter ces volumes dans l'avenir...*
>
> *Il importe en effet d'établir, à côté des plans d'urbanisme actuels qui sont la traduction d'un parti d'aménagement de la cité justifiant d'une cohérence subjective, des schémas de voirie qui, fruit de l'étude chiffrée des volumes de circulation, répondent à des critères objectifs de capacité.*
>
> *L'importance des études de circulation à opérer justifie le renforcement du Service d'études et recherches sur la Circulation routière, notamment de ses agences régionales et dans certains cas, la création de nouvelles agences."*
>
> 5°Plan. Rapport particulier. Routes de rase campagne et voirie en milieu urbain. p.69.

Conformément aux recommandations du Plan, les études de circulation se sont multipliées à la fin des années 1960. Que retenir de cette avalanche de chiffres recueillis de façon parfois douteuse à partir de sondages ou d'échantillons qui éliminaient systématiquement tout ce qui n'était pas quantifiable? Au fond, peu de choses qu'on ne savait déjà.

En 1972, on évaluait à un million environ le nombre de déplacements quotidiens dans l'agglomération de Toulouse — marche à pied exclue— , 40% relevant des seules migrations domicile-travail (enquête SMALA.1972). L'automobile (60% des déplacements considérés) l'emportait largement sur les transports en commun (19%) et les deux roues (21%), même pour les migrations de travail où son rôle un peu plus faible(51%) demeurait toutefois prépondérant (enquête ACT.1973).

Au cours de la décennie qui venait de s'écouler, les transports collectifs n'avaient cessé de décliner et le recul était au moins de trois points par rapport à l'enquête de 1967, effectuée dans la seule commune de Toulouse, où ils offraient pourtant des services plus nombreux et plus variés qu'en banlieue. Il est vrai que 64% des habitants de l'agglomération les jugeaient inadaptés à leurs besoins et trop onéreux, 62% pas assez fréquents, et 58% pas assez rapides.

A la lecture de ces résultats, les responsables de l'aménagement urbain pouvaient encore afficher un optimisme raisonnable. Les enquêtes révélaient en effet des mouvements quotidiens beaucoup plus importants qu'on ne l'imaginait et, au bout du compte, tout ne se passait pas si mal. Le système continuait à fonctionner à peu près dans la mesure où l'on s'attachait à éliminer l'un après l'autre, de façon très empirique, les principaux "points noirs" qui menaçaient de le bloquer. Autant d'aménagements décidés au coup par coup, qu'on espérait intégrer un jour dans un schéma de voirie plus cohérent.

1. Les migrations domicile-travail à la fin des années 1960.

a) sources et méthode.

L'étude des migrations de travail pose de sérieux problèmes. Périodiquement, l'INSEE ou divers bureaux d'étude ont tenté d'appréhender ces phénomènes essentiels pour la vie de l'agglomération urbaine. Mais les critères choisis ou les cadres géographiques retenus sont trop disparates, ce qui rend pratiquement vaine toute tentative de comparaison entre les différentes enquêtes.

En 1958, A.Hermet apporta une première contribution majeure à la connaissance des migrations domicile-travail en se fondant sur les résultats du recensement de 1954. Pour la première fois en effet, lors de ce dénombrement de la population, les bulletins individuels avaient comporté une question relative au lieu de travail des individus. Cela permettait donc d'évaluer de façon exhaustive et pour chaque commune, non seulement la proportion de la population active travaillant sur place, mais aussi l'ampleur et la répartition spatiale des flux migratoires quotidiens intercommunaux.

En se limitant aux huit départements de la région Midi-Pyrénées, A.Hermet put ainsi répertorier toutes les communes qui, chaque jour, fournissaient à Toulouse au moins trois personnes actives (**147**). Les résultats obtenus sont riches d'enseignement et indiquent avec précision la zone d'influence des activités toulousaines, déjà très étendue à cette époque. Une lacune regrettable n'en subsistait pas moins car aucune information n'était alors disponible sur les déplacements de ce type entre les différents quartiers de la commune de Toulouse.

Au recensement suivant, l'analyse put s'enrichir un peu. Comme en 1954, fut dressée et publiée une liste de toutes les communes de la région dont un ou plusieurs habitants avaient déclaré travailler à Toulouse (**144**). Mais cette fois-ci l'INSEE put aller un peu plus loin dans l'analyse: outre les migrations vers Toulouse, furent également saisies celles qui se dirigeaient vers un certain nombre de communes de la banlieue (Blagnac, Colomiers, Portet, Fenouillet, et même Muret), ce qui permit

pour la première fois d'avoir une idée des déplacements centrifuges et des mouvements internes à la zone périurbaine.

On peut regretter que l'effort n'ait pas été poursuivi ensuite alors que s'intensifiaient les migrations alternantes et que chacun ressentait la nécessité d'en saisir toutes les manifestations. Le recensement de 1968 n'a pas donné lieu à une exploitation aussi fine que ceux de 1954 et 1962. Deux types de documents relatifs aux migrations domicile-travail en furent directement issus: une série de cartes et un lot de tableaux mécanographiques.

La direction régionale de l'INSEE a publié des cartes fort explicites qui révèlent l'ampleur des déplacements quotidiens dans la zone urbaine de Toulouse à la fin des années 1960. Malheureusement, *"par souci de simplicité"*(?), les phénomènes ne sont appréhendés qu'à l'échelle du canton: *"la commune aurait donné des résultats plus précis mais ce gain de précision entraînait une exploitation de coût très élevé, incompatible avec les moyens disponibles"*. Quand on sait qu'à la même époque, conformément aux orientations du Plan en matière de voirie urbaine, on multipliait enquêtes et sondages afin de mieux connaître les flux de circulation, on s'étonne que le seul organisme disposant de données exhaustives sur les déplacements domicile-travail n'ait pas été doté des moyens nécessaires à leur exploitation. Présentée par M.Prager en 1975, l'analyse de l'INSEE ne prit donc en compte que 11 cantons regroupant 134 communes (Fig.42 et42 b.). Les résultats chiffrés étaient issus du sondage au 1/4 , ce qui rend souvent bien délicates les comparaisons avec les données exhaustives des recensements de 1954 et de 1962.

Fort heureusement, il n'est pas impossible, au prix d'un travail souvent fastidieux, d'aller beaucoup plus loin dans la connaissance des migrations de travail dans l'agglomération de Toulouse à la fin des années 1960, en se fondant toujours sur les résultats du recensement de 1968. En effet, à partir de l'exploitation des 3/4 des bulletins individuels qui n'avaient pas été retenus pour le sondage au 1/4, l'INSEE avait établi une série de tableaux mécanographiques à la demande de l'administration chargée du Programme de Modernisation et d'Equipement. Pour chacun des 54 quartiers INSEE de la commune de Toulouse (découpage de 1968) et pour 62 communes périphériques — qui forment avec Toulouse, l'actuelle aire du SDAU —, ces tableaux donnent des indications précieuses sur les lieux de travail de la population active résidante, précisant le quartier ou la commune si l'activité s'exerçait au sein de la zone considérée. En prenant la population à son lieu de résidence, on a donc la possibilité de répertorier 117 lieux de travail, soit l'un des 54 quartiers de Toulouse, soit l'une des 62 communes de banlieue, soit, mais sans autre indication, une commune extérieure à l'actuel périmètre du SDAU. Echappent toutefois au calcul les migrations d'actifs qui résidaient hors de la zone étudiée et qui venaient y travailler chaque jour, ce qui empêche

de préciser, comme en 1954 et en 1962, l'extension de l'aire de recrutement de la main d'oeuvre travaillant dans les établissements toulousains.

Il était matériellement impossible de présenter ici, quartier par quartier ou commune par commune, l'ensemble des résultats obtenus. Seuls ont été retenus les caractères essentiels des migrations domicile-travail entre trois unités géographiques: le centre ville, l'ensemble des autres quartiers de Toulouse, la banlieue(62 communes).

La délimitation du centre ville s'est faite sur la base d'un faisceau de critères variés et par référence à une connaissance concrète et à une pratique assez longue de l'espace urbain. En retenant 9 des 54 quartiers INSEE de 1968, on aboutit d'ailleurs à un résultat qui ne s'écarte guère des définitions habituelles du centre utilisées dans d'autres travaux. Par rapport au cadre adopté par A.M. Clamens en1965 (**92**), seul le quartier Saint-Cyprien (N°51 de l'INSEE en 1968) en a été exclu: sa localisation sur la rive gauche et les activités qui l'animaient ne justifiaient guère son assimilation au centre ville jusqu'à une époque très récente.

Pour la banlieue, c'est tantôt le périmètre du SDAU actuel (62 communes autour de Toulouse), tantôt l'agglomération INSEE de 1968 (28 communes autour de Toulouse) qui se sont imposés en fonction des sources statistiques disponibles . Mais, chaque fois que cela était possible, ont aussi été retenues les données relatives à deux communes extérieures au SDAU, Seysses et Muret, qui alimentaient ou polarisaient (Muret) depuis longtemps d'importantes migrations de travail vers Toulouse.

b)<u>Les migrations pendulaires entre Toulouse et sa banlieue</u>.

Depuis 1954, alors que s'intensifiait le peuplement de la banlieue, le nombre d'actifs migrant chaque jour vers Toulouse n'a cessé d'augmenter: 9671 en 1954, 15 600 en 1962, plus de 27 000 en 1968.

Les 62 communes de banlieue aujourd'hui incluses dans le périmètre du SDAU alimentaient en 1954 pour 58,4% le flux des migrations de travail vers Toulouse, les 31,6% restants provenant de communes encore plus lointaines. En 1968, ces proportions n'avaient guère varié et Toulouse recrutait dans l'aire du SDAU 59,2% des actifs qui ne résidaient pas sur le territoire communal. Même impression de stabilité relative si l'on considère la part des migrants vers Toulouse dans la population active résidant en banlieue: 50,8% en 1954, 48,1% en 1968. Malgré la progression du nombre d'emplois dans les communes de banlieue, les liens de dépendance avec la commune centre de l'agglomération ne semblent donc pas s'être affaiblis pendant cette période. Au contraire, ils se sont assez nettement renforcés dans les communes les plus proches de Toulouse(tabl. n° 17). Globalement entre 1954 et 1968, tout s'est passé

comme si un seul emploi avait été créé en banlieue alors que deux actifs y élisaient résidence.

Communes	1954	1962	1968
Aucamville	34,7	38,1	43,3
Auzeville	35,0	43,2	41,5
Balma	35,3	56,5	58,8
Blagnac	49,1	49,4	54,0
Castanet	43,3	44,8	44,1
Castelginest	32,0	36,7	48,6
Castelmaurou	16,3	20,7	40,5
Colomiers	43,9	46,5	51,6
Cugnaux	45,8	50,2	52,4
Fenouillet	15,6	26,4	31,4
Fonbeauzard	15,9	33,6	7,4
Frouzins	29,5	40,1	46,7
Gagnac	15,7	23,2	30,7
Launaguet	27,8	35,4	42,1
Lespinasse	31,9	25,0	19,6
Pechabou	23,4	32,4	45,3
Pinsaguel	42,7	41,0	48,2
Pompertuzat	17,4	26,6	12,0
Portet	61,3	60,3	58,6
Quint	20,9	43,4	47,0
Ramonville	45,1	46,9	50,8
Roques	41,7	41,3	39,2
Rouffiac	33,8	35,7	66,4
Saint-Alban	16,0	25,8	39,1
Saint-Jean	31,8	45,9	62,4
Saint-Orens	35,9	56,2	59,5
Tournefeuille	45,5	53,3	52,1
L'Union	39,9	63,0	63,5
Villeneuve Tol.	34,9	54,5	51,4

Tableau n°17 . Part de la population active résidante travaillant à Toulouse. (Communes incluses dans l'agglomération INSEE de 1968).

Sources. *1954: A.Hermet (147).*
1962: INSEE.
1968: Calculs personnels à partir des données INSEE.

En 1968, l'aire de recrutement de la main d'oeuvre toulousaine dépassait largement le périmètre actuel du SDAU et s'étendait même au-delà des limites départementales, en particulier vers le Gers, l'Ariège et le Tarn-et-Garonne.Dans un très vaste rayon, l'attraction de Toulouse s'exerçait sans partage et les figures 42 donnent une assez bonne idée de la prépondérance des migrations centripètes dans la zone d'emploi alors définie par l'INSEE

Migrations alternantes dans la zone de Toulouse

1ère partie : Ensemble de la zone à l'exclusion des migrations alternantes internes aux cantons de TOULOUSE .

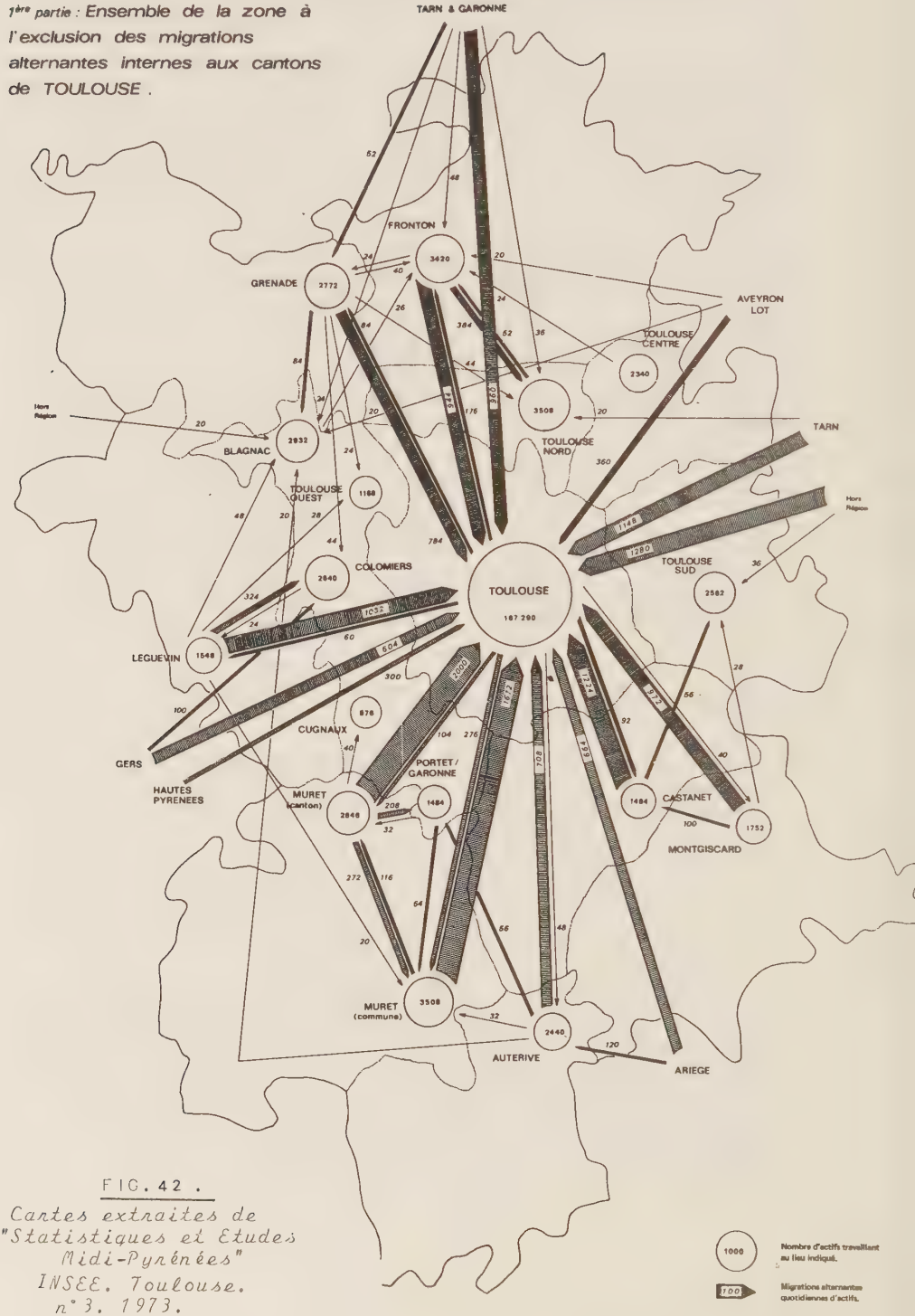


FIG. 42 .

Cartes extraites de "Statistiques et Etudes Midi-Pyrénées" INSEE. Toulouse. n° 3. 1973.

Migrations alternantes
dans le périmètre des cantons
de TOULOUSE
2° PARTIE

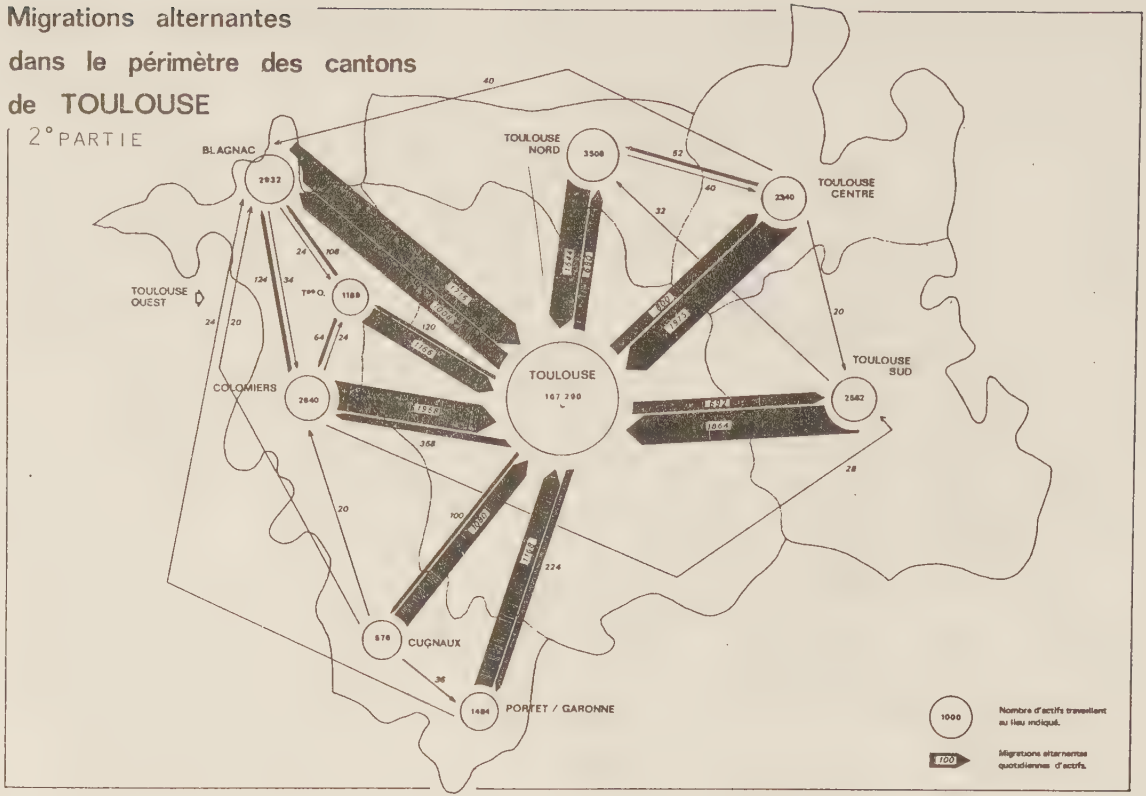


FIG. 42. (SUITE)

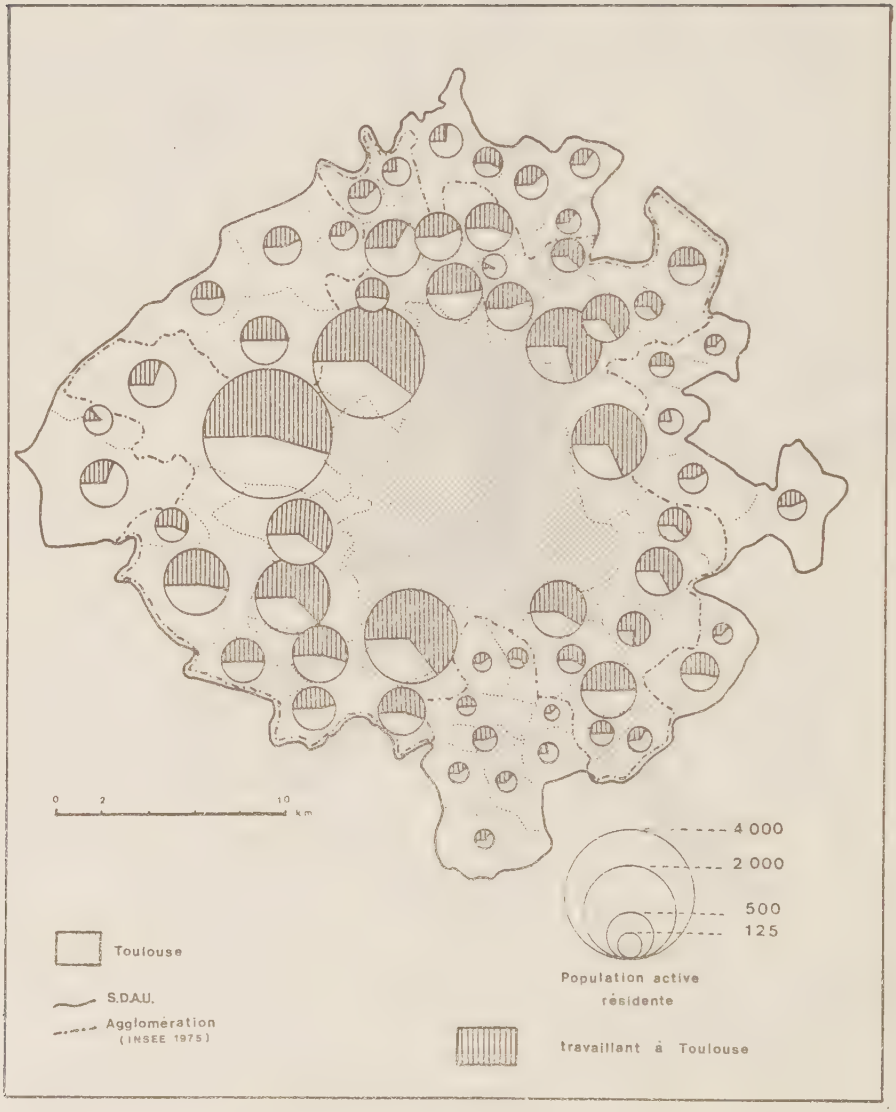


FIG.43. LES MIGRATIONS DE TRAVAIL VERS TOULOUSE EN 1968.

(134 communes). Aucun courant migratoire majeur n'apparaît entre les divers secteurs de cette vaste banlieue de résidence brutalement submergée par la vague d'urbanisation des années 1960. Même les communes limitrophes de Toulouse, dont les activités étaient déjà suffisamment développées pour attirer des travailleurs résidant en dehors de leurs territoires (Blagnac, Colomiers) ne polarisaient en fait aucun flux d'un volume un peu comparable; elles recevaient d'ailleurs la grande majorité de leurs travailleurs migrants pendulaires de Toulouse-même.

Si les mouvements centripètes l'emportaient largement, se dessinaient aussi des courants centrifuges non négligeables. Ils n'affectaient toutefois que des communes très proches de Toulouse et n'avaient aucun impact au-delà des limites actuelles du SDAU. Ainsi se distinguaient deux zones autour de Toulouse: l'une, très étendue, où la ville recrutait une partie de sa main d'oeuvre; l'autre, d'extension beaucoup plus limitée, où allait travailler chaque jour une faible proportion de sa population active résidante.

Pour aussi importantes qu'elles aient été dans la vie urbaine à ce moment-là, ces migrations quotidiennes de travail entre Toulouse et sa banlieue ne jouaient qu'un rôle secondaire . En 1968, 90% des emplois de l'agglomération étaient encore localisés dans la seule commune de Toulouse et, parmi ceux-ci, 16% seulement étaient occupés par des personnes résidant dans une autre commune. Inversement, 3,3% seulement de la population active qui habitait à Toulouse travaillaient à l'extérieur. Beaucoup plus importants apparaissaient alors les déplacements du même type — et parfois aussi longs, compte tenu de l'extension du territoire communal — qui s'effectuaient entre les différents quartiers, à l'intérieur même dela commune de Toulouse.

c) *les migrations de travail à l'intérieur de la commune de Toulouse*.

De l'étude minutieuse des migrations de travail à l'intérieur de la commune de Toulouse, se dégage une conclusion très nette:les grands courants migratoires s'établissaient tous, en 1968 encore, en fonction du centre-ville. Puissants, alimentés par tous les autres quartiers, ils l'emportaient de très loin sur tous les flux extrêmement variés, mais d'intensité beaucoup plus faible, que l'on peut déceler ici et là entre les autres quartiers.

— les migrations vers le centre ville. Amorcé dès l'entre-deux-guerres, le dépeuplement du centre ville s'est accentué après 1954: en moins de quinze ans, entre 1954 et 1968, la population résidant dans ces vieux quartiers a diminué de 23%, et le phénomène s'accélérait à la fin des années 1960, les pertes s'établissant à près de 18% pour la seule période 1968-1975. Dans le même temps, la population active résidante connaissait un déclin aussi rapide.

Années	Population totale résidante	en % de la population communale	Population active résidante	en % de la pop.act. communale
1954	75 540	29,2	33 174	29,8
1962	66 147	20,8	27 835	22,5
1968	58 183	15,7	25 291	17,2
1975	47 744	12,8	*	*
EVOLUTION				
1954-1962	-12,4%		- 16,1%	
1962-1968	-12,0%		- 9,1%	
1968-1975	-17,9%		*	

* non disponible

Tableau n°18 . Evolution de la population totale et de la population active résidant dans le centre de Toulouse.(1954-1975).

Centre: en 1954, quartiers INSEE 1 et 2 du canton sud, 1,2 et 3 du canton centre, 1,2,4 et 5 du canton nord.
en 1962, quartiers INSEE 631,632,633,641,642, 643,644, 661 et 662.
en 1968, quartiers INSEE 11,12,13,31,32,33,34, 71 et 72 (mêmes limites pour les chiffres de 1975)

Source. Calculs effectués d'après les résultats des recensements de population.

Phénomène général dans toutes les grandes villes, les immeubles de bureaux ou les établissements commerciaux avaient progressivement réduit le nombre de logements disponibles dans le centre. Ainsi, alors que la population active logée sur place diminuait, le nombre d'emplois offerts augmentait rapidement, progressant de 21,8% entre 1962 et 1968 seulement, ce qui augmentait les migrations quotidiennes de travail à partir des quartiers périphériques ou des communes de banlieue.

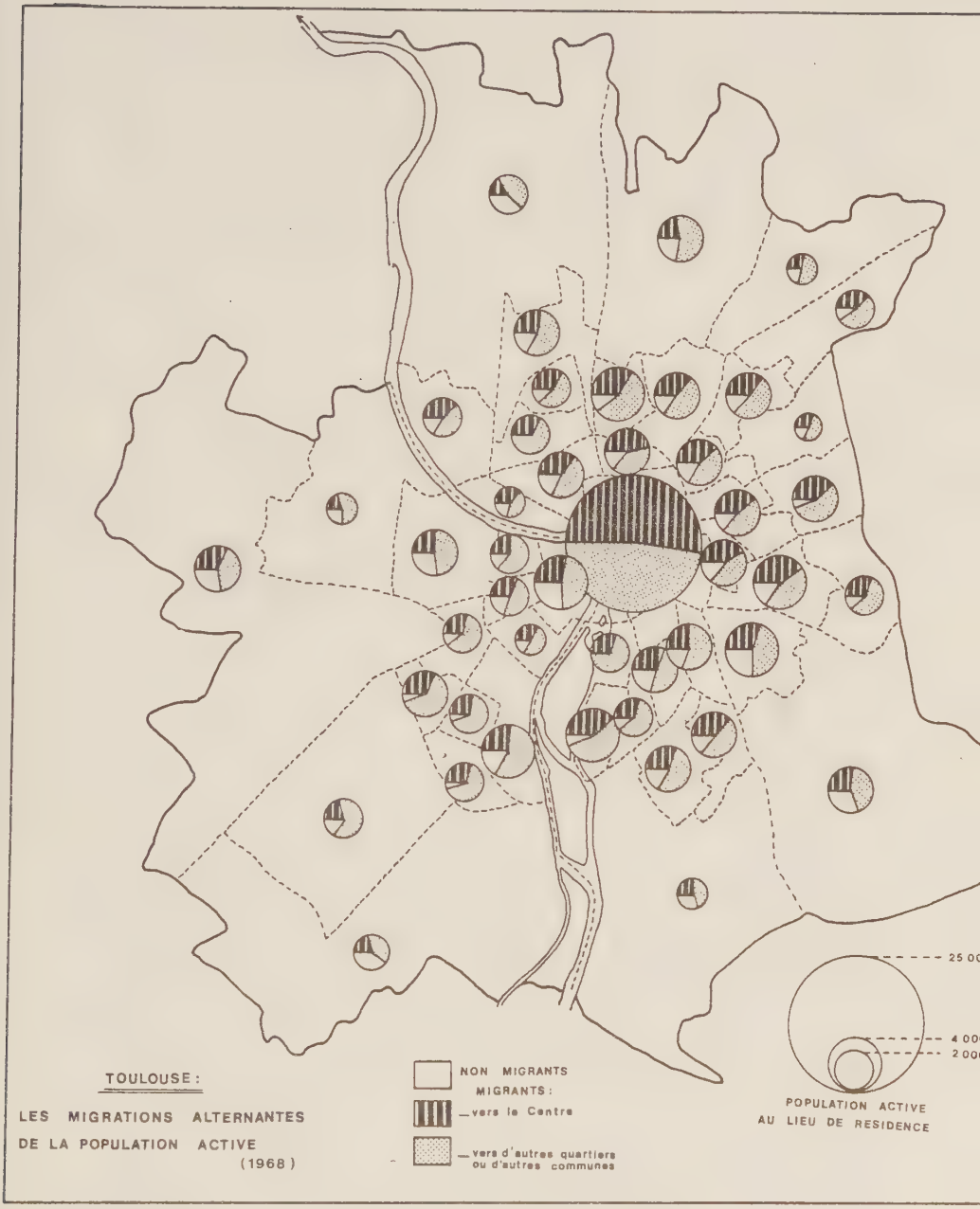


FIG.44. LES MIGRATIONS ALTERNANTES DE LA POPULATION ACTIVE ENTRE LES DIFFÉRENTS QUARTIERS DE TOULOUSE, EN 1968.

	1962	1968	
Nombre d'emplois	48 267	58 806	+ 10 539
en % des emplois de la commune	35,2	35,3	-

Tableau n°19. Evolution du nombre d'emplois dans le centre de Toulouse. (1962-1968).

Sources. 1962 . INSEE. Population au lieu de travail d'après le recensement.

1968. Calculs personnels d'après les données du recensement (tableaux INSEE. 3/4)

Pendant que le nombre d'emplois localisés dans le centre ville augmentait sans cesse, accusant le déséquilibre déjà très sensible entre population active au lieu de travail et population active résidante, apparaissait un phénomène paradoxal: entre 1962 et 1968, la part de la population active résidant dans le centre et travaillant hors du centre, dans un autre quartier ou en banlieue, passait de 28 à 49%! (tableau n°18). C'est que la rénovation urbaine n'en était qu'à ses débuts. Dans de nombreux ilôts de la zone centrale, subsistait un patrimoine immobilier très vétuste dont la dégradation s'accentuait d'année en année, les propriétaires différant les travaux nécessaires en attendant le moment où ils pourraient réaliser une opération plus radicale avec de meilleures perspectives de profit. C'est là qu'étaient encore logées les catégories sociales les plus défavorisées, personnes âgées ou travailleurs immigrés. Or, ces derniers en particulier, de plus en plus nombreux dans la zone centrale, occupaient presque toujours des emplois hors du centre, souvent sur les chantiers en cours dans les quartiers de la périphérie ou en banlieue.

Le dépeuplement et la rénovation du vieux noyau urbain s'accompagnaient ainsi d'une inadéquation croissante, qualitative et quantitative, entre les emplois offerts sur place et la population active résidante. Alors que cette dernière diminuait de 2 544 unités entre 1962 et 1968, les migrations quotidiennes de travail ayant le centre ville pour origine ou destination augmentaient très rapidement, et, en 1968, elles concernaient 22 267 actifs de plus que six ans auparavant. C'est que s'additionnaient la croissance des mouvements centrifuges (+ 4 592 actifs) et celle des mouvements centripètes (+ 17 675 actifs).

Les emplois localisés dans le centre ville se répartissaient alors ainsi:

- 27,4% étaient occupés par la population active résidant dans le centre,
- 63,8% par des migrants quotidiens domiciliés dans les autres quartiers de Toulouse,
- 8,6% par des migrants quotidiens qui résidaient en banlieue.

Centre de Toulouse	1962	1968	1962-1968
Population active résidante	27 835	25 291	- 9,1%
-dont travaillant hors du centre	7 775	12 367	+59,1%
en %	27,9	48,9	
Nombre d'emplois dans le centre	48 267	58 806	+21,8%
-occupés par la population résidant au centre	20 060	12 924	-35,5%
en %	41,6	22,0	
-occupés par la population résidant à l'extérieur (autres quartiers ou banlieue)	28 207	45 882	+62,7%
en %	58,4	78,0	

Tableau n°20 . Les migrations de travail ayant pour origine ou destination le centre de Toulouse en 1962 et en 1968.

Source. 1962. INSEE. Population active au lieu de travail et au lieu de résidence d'après le recensement (dépouillement exhaustif) 1968. Calculs personnels d'après les tableaux INSEE issus du recensement (exploitation sur 3/4 des bulletins)

Que représentaient les migrations domicile-travail ayant pour origine ou destination le centre de Toulouse dans le total des migrations de même nature qui s'effectuaient en 1968 dans l'actuel périmètre du SDAU?

- 18% seulement des migrants quotidiens qui résidaient dans l'une des 62 communes de banlieue et qui travaillaient à Toulouse exerçaient leur activité dans le centre de la ville. Les autres se répartissaient assez uniformément entre les différents quartiers, aucun de ces derniers n'ayant exercé, semble-t-il, une attraction particulièrement intense.
- Pour l'ensemble des autres quartiers de la commune de Toulouse(faubourgs et banlieue dite "urbaine"), les déplacements vers le centre concernaient 31,2% de leur population active résidante, et, si l'on exclut les actifs qui travaillaient dans leur quartier de résidence, ce pourcentage atteignait 36,5%. Ces chiffres représentent bien sûr une moyenne mais les écarts étaient peu prononcés entre

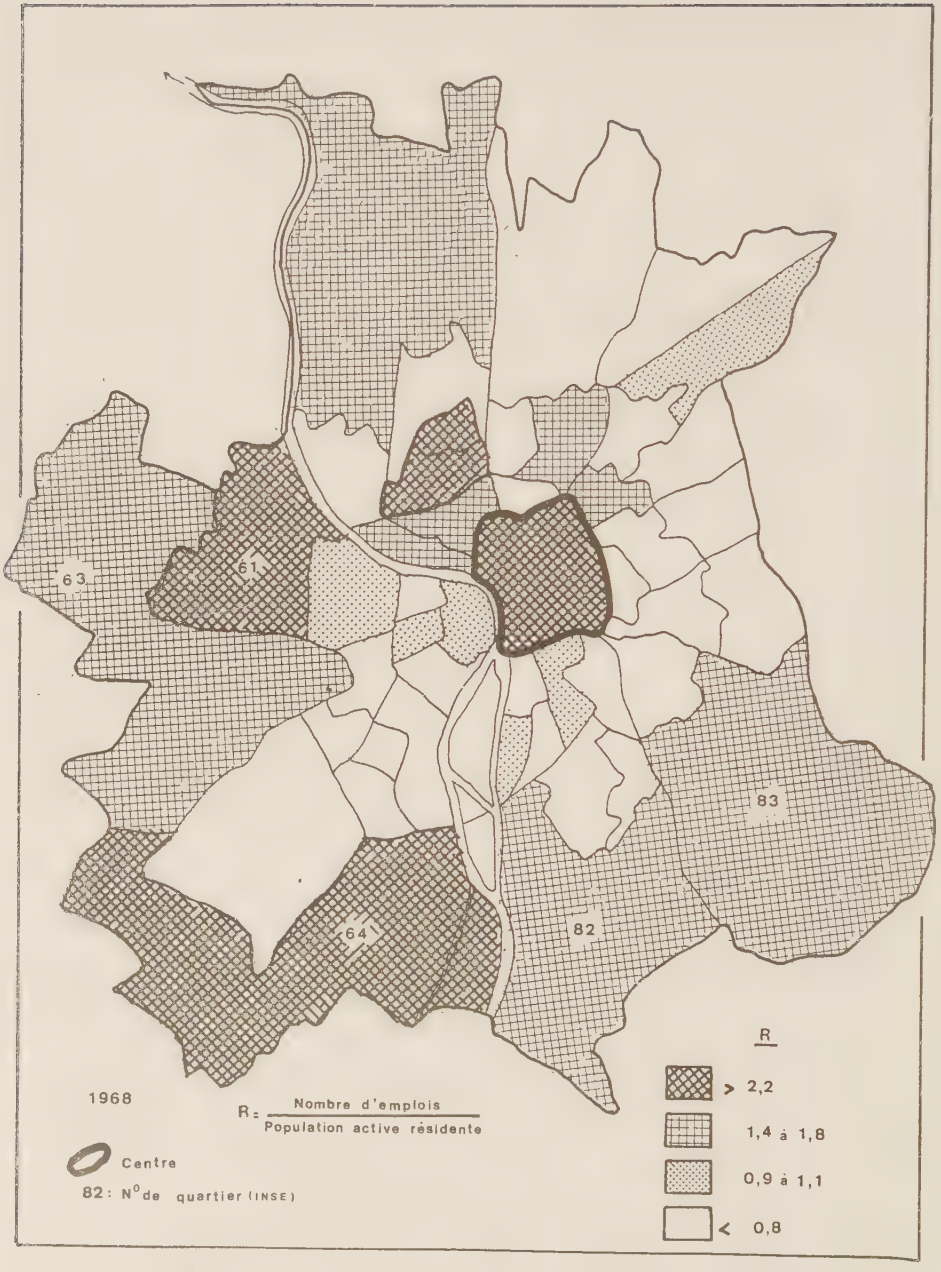


FIG. 45 . EMPLOI ET POPULATION ACTIVE RÉSIDENTE DANS LES DIFFÉRENTS QUARTIERS DE TOULOUSE, EN 1968.

les différents quartiers ne dépassant jamais 10 points de part et d'autre de la valeur moyenne (Fig.)

Si l'attraction du centre ville ne paraît pas avoir été, en 1968, très différente d'un quartier à l'autre ou d'une commune de banlieue à l'autre, elle se manifestait de façon beaucoup plus contrastée selon les différents groupes socio-professionnels.

Catégories	Population résidante		Emplois	
	nombre	% *	nombre	% *
Ensemble des actifs	25 291	17,3	58 806	35,0
dont				
-patrons de l'industrie et du commerce	3 571	24,5	5 253	34,7
-professions libérales et cadres supérieurs	2 759	21,0	5 793	40,8
-cadres moyens	3 205	14,8	8 523	35,7
-employés	4 998	20,4	20 392	56,1
-ouvriers	6 671	13,8	12 568	20,9
-personnel de service	2 729	28,1	3 246	32,3

* en % des effectifs totaux de la commune de Toulouse.

Tableau n° 21 . Le centre de Toulouse: population active résidante et emplois selon les catégories socio-professionnelles en 1968.

Sources. Population résidante: INSEE (recensement de la population)
Emplois: calculs personnels, d'après les tableaux INSEE (3/4 des bulletins individuels)

Les cartes 46 ,47 et 48 permettent de préciser les grandes tendances qui se dégagent du tableau ci-dessus. La première présente la répartition de la population active totale entre les différents quartiers, au lieu de résidence et au lieu d'emploi. Les deux autres illustrent le comportement très différent des deux groupes socio-professionnels les plus nombreux, celui des ouvriers et celui des employés.

Pour les employés, les migrations vers le centre l'emportaient largement en 1968: parmi ceux qui travaillaient à Toulouse, plus d'un sur deux exerçait son activité dans le centre. Au contraire, 20,9% seulement des emplois

LA POPULATION ACTIVE

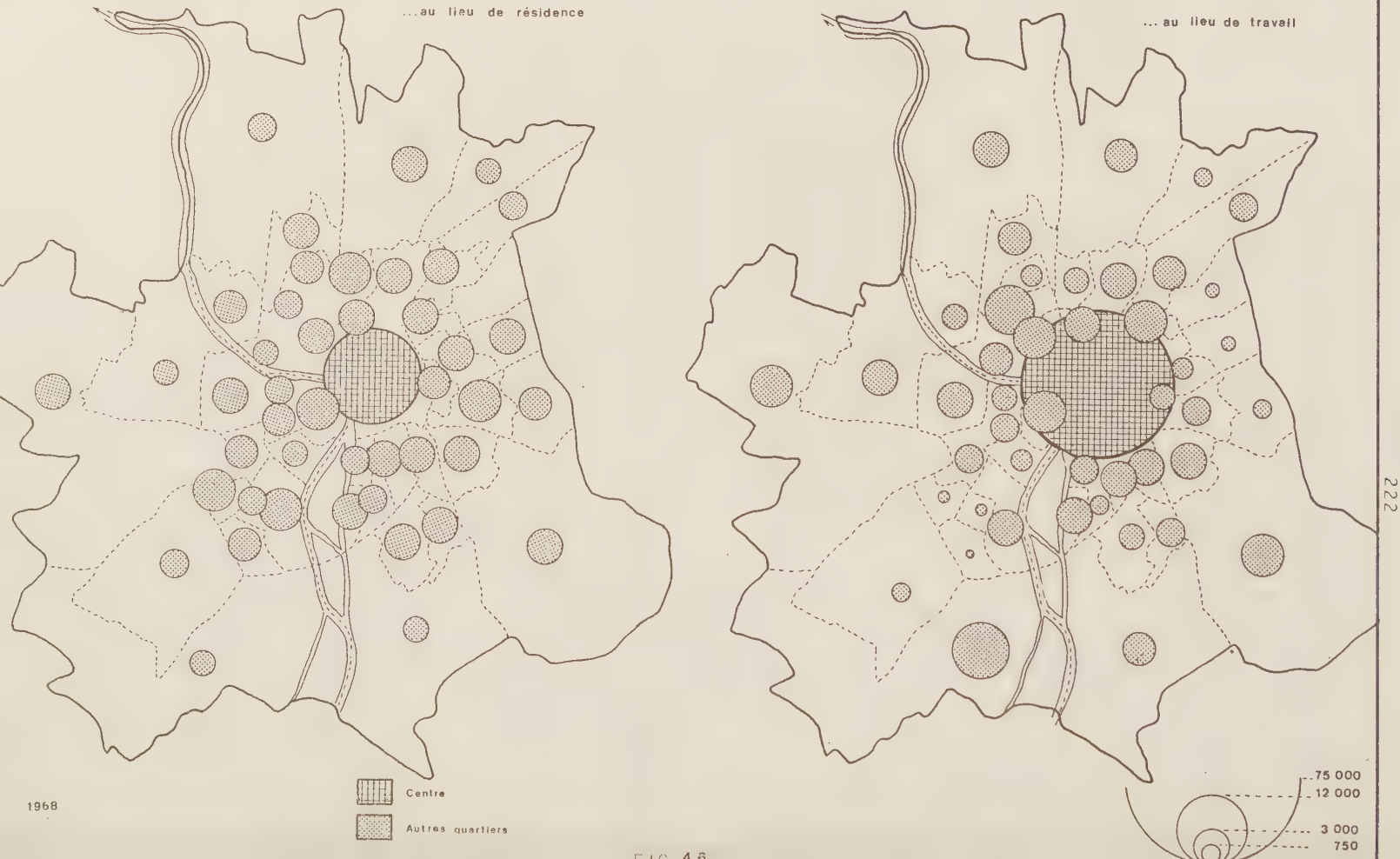


FIG. 46

LES EMPLOYES

...au lieu de résidence

...au lieu de travail

1968

Centre

Autres quartiers

20 000

4 000

1 000

250

FIG. 47

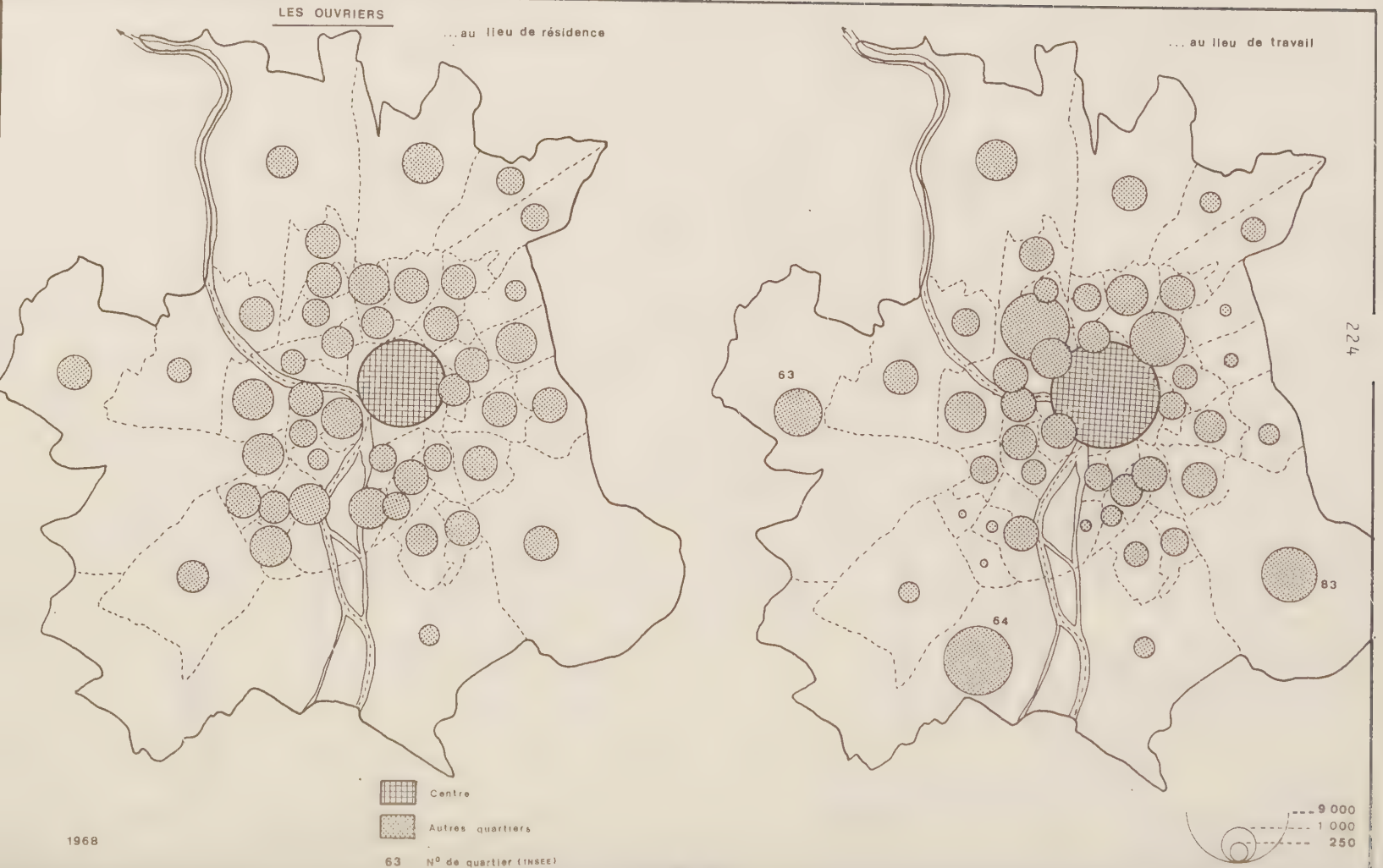

LES OUVRIERS
...au lieu de résidence
...au lieu de travail
63
64
83
Centre
Autres quartiers
63 N° de quartier (INSEE)
9 000
1 000
250
1968

Fig. 48

ouvriers de la commune de Toulouse étaient localisés dans cette même partie centrale. Cela ne signifie pas pour autant que cette catégorie sociale échappait aux migrations centripètes: on peut estimer à 6 000 au moins le nombre des ouvriers qui, chaque jour, venaient travailler dans le centre ville où, à la fin des années 1960, demeuraient disséminés de très nombreux petits ateliers (confection, imprimerie...). Toutefois, d'autres quartiers situés à la périphérie de la commune exerçaient une attraction aussi forte, voire supérieure, sur les ouvriers, liée le plus souvent à la présence d'un ou de deux gros établissements industriels: usine aéronautique de la SNIAS à Saint-Martin du Touch (quartier 63 dans le découpage INSEE de 1968), Bréguet-Dassault et Atelier de réparation d'Air France à Montaudran (quartier 83), A.P.C. et Poudrerie (quartier 64), Cartoucherie (quartier 53)...

Malgré ces nuances géographiques ou sociales, on retiendra donc que le centre ville polarisait ou induisait en moyenne 35 à 40% des migrations domicile-travail qui affectaient la population résidant dans la commune de Toulouse en 1968. Comme le réseau de transports en commun, formé essentiellement de lignes radiales, était surtout conçu pour assurer les liaisons entre le centre et les différents quartiers ou communes de la périphérie c'est donc beaucoup moins de la moitié des déplacements de travail qu'il était susceptible de prendre en charge. A la fin des années 1960, d'autres flux migratoires indépendants du centre ville étaient-ils suffisamment nets et d'ampleur suffisante pour justifier la création de nouvelles lignes directes d'autobus entre quartiers ou communes périphériques, ce qui aurait évité aux usagers tous les inconvénients bien connus d'un transit obligatoire par un centre ville aux artères de plus en plus saturées (pertes de temps, correspondance, coût accru du transport...)?

d) les migrations de travail entre les quartiers non centraux.

Quel que soit le quartier considéré, en dehors du flux toujours très net des migrations de travail vers le centre, on ne décèle aucun lien privilégié avec d'autres secteurs du territoire communal. En 1968, les migrations de ce type semblaient se diffuser dans l'espace urbain sans donner des courants dont le sens ou l'intensité méritent de retenir l'attention. Deux exemples, pris au hasard, peuvent illustrer cette constatation.

Dans le quartier 19 (Juncasse-Soupetard), où les ouvriers et les employés dominaient largement (respectivement 42 et 24% de la population active résidante), 5% à peine de la population active résidante travaillait sur place. Le reste se répartissait entre le centre (38,3%)

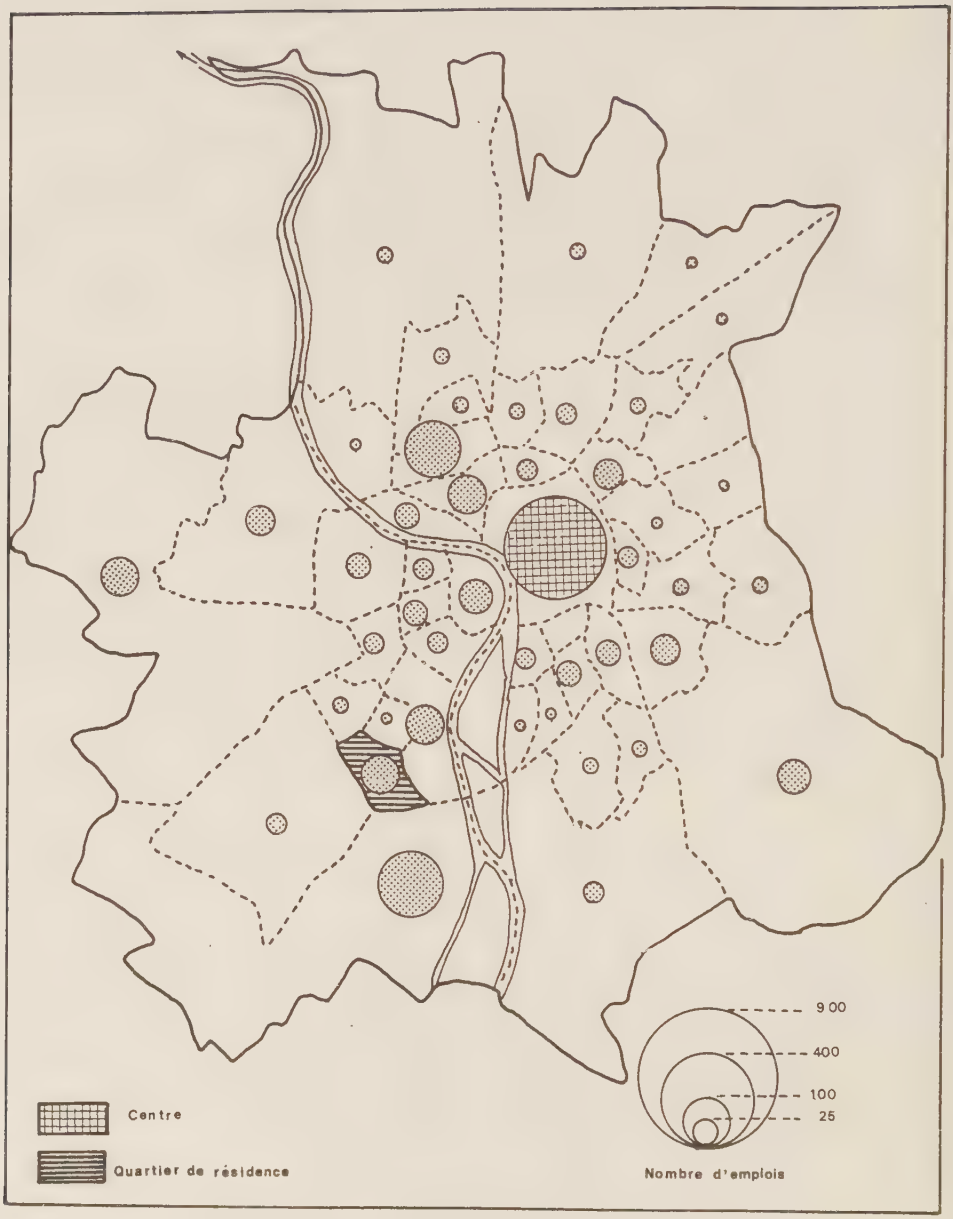


FIG. 49. LA RÉPARTITION AU LIEU DE TRAVAIL DE LA POPULATION ACTIVE RÉSIDANT DANS LE QUARTIER 60 (PAPUS), EN 1968.

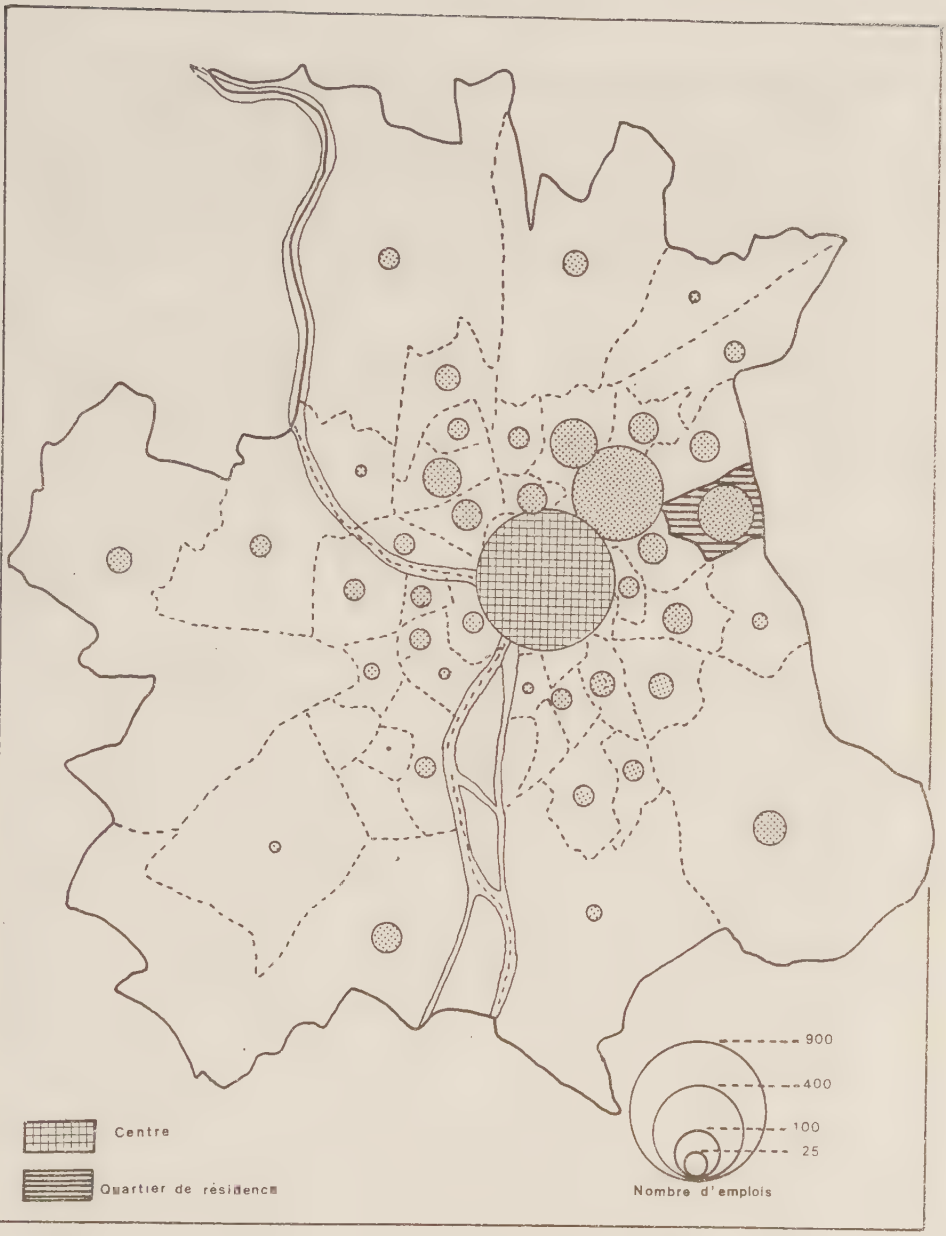


FIG.50. LA RÉPARTITION AU LIEU DE TRAVAIL DE LA POPULATION ACTIVE RÉSIDANT DANS LE QUARTIER 19 (SOUPETARD), EN 1968.

d'autres quartiers (56,6%) ou la banlieue (5,1%). Les lieux de travail dans Toulouse, centre exclu, étaient extrêmement variés: 41 quartiers sur 45 accueillaient des travailleurs en provenance de la Jancasse ou de Soupetard. Un seul lien privilégié apparaissait, mais il concernait le quartier voisin (n°16) où la gare SNCF et le dépôt ferroviaire attiraient un nombre appréciable de migrants quotidiens. Effectués sur une courte distance, ces déplacements ne devaient guère différer de ceux qui s'effectuaient à l'intérieur même du quartier n°16.

Différent par sa structure sociale et sa situation géographique, le quartier n°60 (Papus), sur la rive gauche était composé de grand immeubles collectifs où logeaient en majorité des ouvriers (57,8% de la population active résidante). Sur place, un nombre limité d'emplois ne retenait que 2,6% des actifs, les autres se répartissant dans Toulouse, à raison de 29,7% dans le centre et de 71,3% dans les autres quartiers. Parmi ces derniers, au nombre de 44, aucun n'accueillait plus de 6% des migrants de Papus, excepté, là encore, le quartier voisin (n°64),où était installé le complexe chimique formé par l'usine de l'APC et la Poudrerie, et qui attirait 10,5% des migrants travaillant à Toulouse.

Il serait vain de présenter ainsi un à un tous les quartiers de Toulouse. Au bout du compte, le chercheur est un peu déçu. Après un long et fastidieux travail de dépouillement qui a permis de mesurer 2 862 flux migratoires différents au sein de la seule commune de Toulouse, on pouvait souhaiter présenter une typologie plus détaillée qui ne se bornerait pas à opposer la puissance des migrations de travail vers le centre ville à l'extraordinaire variété des déplacements entre les autres quartiers. Mais la réalité s'impose, riche tout de même d'enseignements. Elle confirme la conclusion avancée au chapitre précédent. Pendant vingt ans, la croissance spatiale de la ville ne s'est pas accompagnée d'une politique de transports collectifs à la mesure des besoins. Le recours systématique aux deux-roues et à l'automobile individuelle pour les déplacements domicile-travail a permis cette extraordinaire dispersion de la population sur le territoire communal sans tenir aucun compte de la configuration des réseaux d'autobus qu'un système de concession et d'exploitation archaïque avait, semble-t-il, figés dans l'espace. Cette situation, durablement inscrite dans le tissu urbain, ne cessait de s'aggraver au fil des ans et hypothéquait toute tentative ultérieure pour réorganiser un réseau de transports collectifs adapté à la carte des migrations domicile-travail de plus en plus complexe. Quelques améliorations immédiates étaient certes envisageables pour assurer une meilleure desserte d'un centre urbain menacé d'asphyxie mais qui ne polarisait plus que 35 ou 40% de ces migrations pendulaires. Partout ailleurs, dès la fin des années 1960, la promotion des transports collectifs relevait de la gageure et pouvait apparaître comme une opération suicidaire, tant étaient dispersés et ténus les flux à prendre en compte.

e) les moyens de transport utilisés pour les migrations de travail.

En 1968, lors du recensement, une question avait été posée concernant le moyen de transport utilisé pour les déplacements entre le lieu de résidence et le lieu de travail. Si l'on exclut la marche à pied, le dépouillement des réponses donne les résultats suivants dans l'agglomération de Toulouse.

Lieu de résidence / Moyen de transport	Commune de Toulouse	Banlieue (62 communes)
Voiture particulière	40,2	58,2
Deux roues	31,4	31,5
Autobus	27,8	9,8
Train	0,6	0,5

Tableau N°22 . Les moyens de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail en 1968 (%).

Source. D'après les tableaux INSEE (exploitation des 3/4 des bulletins)

Dans la commune de Toulouse comme en banlieue, l'automobile l'emportait largement, mais beaucoup plus nettement en banlieue où sa part augmentait nettement au détriment des transports collectifs utilisés seulement par un actif migrant sur dix. C'est bien entendu la médiocrité de l'organisation des transports en commun dans la banlieue suburbaine, dénoncée au chapitre précédent, qui trouvait sa sanction dans ces chiffres .

Mais, en distinguant entre les différentes catégories socio-professionnelles, il n'est pas impossible de pousser un peu plus loin l'analyse.

Catégories socio-professionnelles	Voiture particulière	Deux roues	Autobus
Patrons de l'industrie et du commerce	81,1	6,2	11,9
Cadres moyens	57,6	14,2	27,3
Ouvriers	25,5	50,9	23,3
Employés et personnel domestique	27,2	27,0	45,4

Tableau n°23 . Les moyens detransport utilisés se les catégories socio-professionnelles. Population active rés dans la seule commune de Toulouse. 1968.(en %).

Source. Id.

L'utilisation de l'automobile était d'autant plus fréquente que l'on s'élevait dans la pyramide sociale. La constatation n'a rien de surprenant et aurait pu sans doute se vérifier dans toutes les grandes villes du pays. Au-delà d'un certain seuil de revenus, la dépense représentée par la possession, l'entretien et l'utilisation quotidienne d'une automobile pour des déplacements urbains n'intervenait plus, à la fin des années 1960, que très modérément dans le budget des ménages. Eu égard aux avantages bien connus d'un tel moyen de transport — confort, rapidité... — on comprend que les catégories sociales aisées aient dédaigné les transports en commun peu efficaces et, a fortiori, les deux roues. N'oublions pas que devaient aussi interférer d'autres facteurs socio-économiques: position sociale conférée par l'usage quotidien de l'automobile individuelle, ou nécessité de l'utiliser à des fins professionnelles dans certaines activités.

Beaucoup plus intéressantes sans doute sont les constatations que l'on peut faire à propos des catégories sociales moins favorisées, ouvriers d'une part, employés et personnel domestique d'autre part. Dans les deux cas, la proportion des déplacements effectués en voiture particulière etait presque identique: 25,5% et 27,2%. Mais alors que les deux roues étaient massivement utilisés par les ouvriers (50,9%), les employés et le personnel domestique semblaient fréquenter de préférence les transports en commun (45,4%). Cette différence de comportement peut s'expliquer de bien des façons. On peut y voir la conséquence d'une composition par sexe contrastée: la proportion de femmes, beaucoup plus élevée dans le groupe employés-personnel domestique expliquerait alors les réticences à utiliser les deux roues. Mais on peut aussi l'attribuer à des phénomènes géographiques précédemment évoqués. En effet, plus de la moitié des employés travaillaient dans le centre ville et pouvaient utiliser un nombre important de lignes d'autobus qui, toutes, allaient dans cette direction. Cela s'avérait beaucoup plus difficile ou plus coûteux pour les ouvriers dont les lieux d'emplois étaient, on l'a vu, beaucoup plus dispersés sur le territoire communal. En l'absence d'un service de ramassage organisé par leur entreprise, c'est la bicyclette ou le vélomoteur qui, à défaut de la voiture encore trop onéreuse en utilisation quotidienne pour ces catégories, se prêtaient le mieux aux déplacements domicile-travail.

En 1968 toujours, le CERAU (Centre d'Etudes et de Recherches sur l'Aménagement Urbain) avait lancé une grande enquête sur le choix du mode de transport dans la ville de Toulouse pour les déplacements domicile-travail (163). Les résultats globaux obtenus ne diffèrent guère de ceux fournis par le recensement et présentés ci-dessus. Mais, partant de là, l'équipe chargée de ce travail avait voulu connaître en outre les motivations profondes des choix, en particulier dans les cas où la personne interrogée possédait une automobile, qu'elle l'utilisât ou non. Les réponses obtenus furent très variées mais permettent de tirer quelques enseignements révélateurs. Pourquoi ne pas utiliser

les transports en commun? A cette question, parmi les personnes qui se rendaient à leur travail en automobile, 48% répondirent en invoquant la durée du déplacement et 21% des obligations professionnelles pas toujours explicites; celles qui se déplaçaient en deux-roues mirent en avant, elles aussi, dans 73,7% des cas, la durée des trajets.

De leur côté, les utilisateurs des transports en commun expliquèrent ainsi leur"préférence" par rapport aux deux-roues: 25% ne possédaient pas un véhicule de ce type, 19% les jugeaient inconfortables et 43% trop dangereux. Quant à utiliser leur voiture personnelle, ces mêmes usagers s'y refusaient à cause des difficultés de circulation (32%) ou de stationnement (32%), un certain nombre donnant malgré tout des raisons plus positives de leur choix: 22% jugeaient les autobus plus économiques...mais 1% seulement estimaient qu'ils permettaient de se déplacer plus rapidement.

Il n'est pas sans intérêt de noter que les automobilistes ou les conducteurs de deux-roues motivaient leurs choix en insistant sur les avantages qu'offraient de tels modes de transport (durée des trajets plus courte), alors que la clientèle des transports en commun justifiait plutôt sa décision de façon négative, par référence aux inconvénients des moyens de transport individuels. Une certaine unanimité ne s'en dégageait pas moins pour dénoncer dans les deux cas la durée des trajets en autobus. Mais que recouvrait en fait ce jugement? La durée du transport dépend de deux facteurs essentiels: la vitesse commerciale et la structure du réseau d'autobus.

La vitesse commerciale moyenne des autobus toulousains n'avait cessé de se dégrader passant de 14,7 km/h en 1955 à 11,45 km/h en 1966 et le mal empirait d'année en année au point qu'elle tombera à 9 km/h en 1972. C'était bien sûr une conséquence du développement de la circulation générale sur les principaux axes routiers et dans les grandes artères du centre ville en particulier. Pour la même raison, automobilistes et même conducteurs de deux roues mettaient de plus en plus de temps pour effectuer les mêmes déplacements. Et la multiplication des sens uniques ou des interdictions diverses , celles de tourner à gauche surtout, allongeait encore la distance qu'ils avaient à parcourir. Ne parlons pas, bien sûr, du temps passé à la recherche d'une place de stationnement. Mais jugée par tous trop longue, la durée des trajets en autobus résultait aussi d'une inadaptation croissante du réseau de transports collectifs aux principaux flux domicile travail... à la nouvelle structure spatiale de l'agglomération. Cela contribuait à allonger les trajets effectués à pied pour atteindre l'arrêt d'autobus le plus proche ou, en fin de parcours, pour arriver à destination. La prépondérance des lignes radiales impliquait aussi presque toujours une correspondance quand le déplacement n'avait pas pour origine ou destination le centre ville, or qui dit correspondance, dit toujours perte de temps, attente supplémentaire, soit autant de moments perdus que l'usager accepte difficilement, les percevant d'une durée double de ce qu'ils sont en réalité comme l'ont souvent montré des enquêtes d'opinion.

2. Les autres déplacements.

A la fin des années 1960, 60% environ des déplacements effectués chaque jour dans l'agglomération de Toulouse ne relevaient pas des migrations domicile-travail.

a) les migrations quotidiennes d'élèves et d'étudiants.

En 1968, toujours sur la base des données du recensement (tableaux INSEE, cf. ci-dessus 1.*a*), on peut évaluer à 40% la proportion des élèves et des étudiants qui utilisaient chaque jour un moyen de transport pour se rendre sur leur lieu d'études, soit 40 000 environ parmi lesquels 30 000 habitaient dans la commune de Toulouse et 10 000 dans l'une des 62 communes de la banlieue. A la même époque, la population active qui gagnait son lieu de travail en utilisant un moyen de transport s'élevait à 130 000 environ — 70% des actifs résidant dans l'agglomération —, dont 100 000 étaient domiciliés dans la commune de Toulouse et 30 000 en banlieue. Les migrations de scolaires et d'universitaires jouaient donc un rôle fort important et alimentaient quelques 12% des déplacements quotidiens dans l'espace urbain.

La répartition entre les différents modes de transport s'établissait ainsi:

Lieu de résidence / Moyen de transport	Commune de Toulouse	Banlieue (62 communes)
voiture particulière	20,8	25,8
Autobus	47,3	47,0
Deux roues	31,4	26,5
Train	0,5	0,6

Tableau n°24 . Les moyens de transport utilisés par les scolaires et les universitaires pour les déplacements domicile-lieu d'études en 1968. (en %).

Source. D'après les tableaux INSEE. (exploitation des 3/4 des bulletins du recensement de 1968)

Les proportions étaient très voisines de celles précédemment notées pour les déplacements domicile-travail des employés. Pour des raisons évidentes, l'autobus conservait une place privilégiée, qu'il s'agisse des services spéciaux de ramassage scolaire ou des lignes régulières. Malgré cela, le transport des élèves et des étudiants ne représentait qu'une faible partie du trafic de la STCRT: aucun

chiffre sérieux n'est disponible à ce sujet, mais quelques années plus tard, en 1974, alors qu'un effort avait été fait par la nouvelle société concessionnaire pour mieux répondre aux besoins de cette catégorie d'usagers, 4,5% seulement du trafic de la CTT (ex-STCRT) provenaient de voyageurs ayant utilisé soit les services spéciaux de ramassage scolaire, soit des cartes scolaires ou des abonnements étudiants valables sur l'ensemble des lignes régulières du réseau. Il semble cependant que cette proportion péchait largement par défaut, un nombre appréciable d'élèves et d'étudiants utilisant les titres de transport ordinaires ou les tarifs réduits consentis aux familles nombreuses, ce qui ne permettait pas de les distinguer des autres usagers.

L'influence des déplacements scolaires et universitaires a toujours été très sensible dans la vie de la cité. Pendant les périodes de vacances scolaires, la circulation générale est nettement plus fluide et le trafic des transports en commun moins intense, ce qui amena la STCRT à réduire assez nettement le nombre des services sur la plupart de ses lignes régulières malgré les inconvénients d'une telle mesure pour les autres catégories d'usagers.

Pendant les années 1960, les modifications intervenues dans la localisation de certains établissements d'enseignement ont vraisemblablement un peu perturbé les flux traditionnels des migrations d'élèves et d'étudiants qui, pour l'essentiel, convergeaient auparavant vers le centre ville. Elles n'en ont pas pour autant diminué l'intensité, bien au contraire. La création de nombreux collèges en banlieue ou dans les quartiers périphériques de Toulouse pour répondre à la nouvelle répartition de l'habitat n'a pu compenser un accroissement des mouvements pendulaires liés au transfert de la Faculté des Lettres au Mirail et de la Faculté des Sciences en Rangueil, même si, dans bien des cas, elle a contribué à réduire la distance entre domicile et lieu d'études ce qui évitait de recourir à un moyen de transport pour effectuer les déplacements.L'accès moins sélectif aux études secondaires et supérieures ne pouvait d'ailleurs pas permettre de réduire sensiblement le volume des migrations de ce type qui s'effectuaient en utilisant un moyen de transport individuel ou collectif.

b) les migrations de loisirs.

C'est un phénomène très difficile à saisir statistiquement. S'y mêlent en effet des migrations vers les principaux établissements culturels (théâtres, cinémas) situés au centre ville et des migrations de détente, en fin de semaine surtout, vers quelques zones vertes de la périphérie peu à peu aménagées (Forêt de Bouconne...), auxquelles il faudrait ajouter les migrations occasionnelles liées aux manifestations sportives (stadium, terrain du Stade toulousain aux Ponts-Jumeaux, hippodrome...). En moyenne, d'après

l'enquête ACT de 1973 (**165**), 79% de ces déplacements — marche à pied exclue— s'effectuaient en automobile (68% en semaine, 85% lors des week-end) etles transports en commun ne jouaient qu'un rôle très modeste: 18% en semaine, 8% pendant le week-end.

La prépondérance de l'automobile s'explique bien sûr par différents facteurs psycho-sociologiques mais intervient aussi le fait que les migrations de loisirs, beaucoup plus limitées dans le temps, coïncident rarement avec les autres migrations (travail, achats...) et s'effectuent à des moments, le soir en particulier, où les difficultés de stationnement et de circulation en ville sont beaucoup moins contraignantes.

c) *les autres migrations*.

L'enquête réalisée par la société ACT en 1973 en estimait le volume légèrement supérieur à celui des migrations de travail. Parmi les principales motivations répertoriées, la nécessité de faire des achats intervenait pour 58%, les démarches administratives pour 26% et les raisons professionnelles pour 11%.

En 1973, 19% de ces déplacements s'effectuaient à pied, les 81% restant se répartissant entre les différents moyens de transport à raison de 65% pour l'automobile, 21% pour les transports collectifs, et 14% pour les deux roues. La concentration des commerces et des services divers dans le centre ville pouvait laisser prévoir un recours beaucoup plus important aux transports collectifs relativement bien adaptés pour la desserte du vieux noyau urbain à partir des quartiers périphériques ou des communes de banlieue. Mais, au cours de la dernière décennie, d'importantes mutations étaient intervenues dans la géographie des activités tertiaires de l'agglomération toulousaine.

Pendant les années 1960, le centre ville avait vu s'accroître son pouvoir attractif. Au gré des opérations de rénovation, commerces rares et bureaux y avaient proliféré, se substituant à certaines activités traditionnelles, plus banales (petits ateliers, entrepôts) peu à peu transférés en périphérie. La plupart des grandes administrations, pour faire face à l'expansion de leurs services, s'étaient installées dans de nouveaux bâtiments en s'efforçant de ne pas trop s'éloigner de leur implantation primitive. Quelques unes d'entre elles (Equipement, Agriculture, Inspection académique...) avaient été regroupées dans une nouvelle Cité administrative, près de Saint-Sernin; la Sécurité Sociale construisait un grand immeuble disgracieux en bordure du canal du Midi, à deux pas de son ancien siège; la Préfecture essaimait vers la rue Ozenne (Cartes grises, permis de conduire); la Trésorerie Générale avait abandonné la rue des Lois dans le quartier universitaire pour un bâtiment massif inclus dans l'opération de rénovation de Saint-Georges et la place ainsi libérée avait été immédiatement récupérée par les services municipaux de l'Etat civil...Jamais, pratiquement, ce mouvement n'avait débordé les limites du centre ancien.

Dans le secteur commercial, l'évolution était beaucoup plus complexe. L'équipement des quartiers périphériques, longtemps négligé, s'était bien amélioré à la fin des années 1960. Mais, à ce moment-là, les premiers hypermarchés s'implantaient à la périphérie du territoire communal ou en banlieue et la menace que ces géants de la distribution faisaient peser sur le commerce traditionnel du centre ville commençait à provoquer une réaction assez vive qui, en quelques années, allait modifier la répartition des tâches à l'intérieur de l'espace urbain.

> *"La transformation du centre ville est la seule parade à la concurrence accrue de la périphérie. Sa situation de monopole lui a valu jusqu'ici un énorme flux de clientèle, venant surtout des zones les moins bien équipées, c'est-à-dire des quartiers lesplus externes et des banlieues, où l'équipement qui est désormais réalisé réduira le recours systématique à un centre d'accès difficile, pour la satisfaction des besoins fréquents... Le centre a besoin d'affiner son image de marque pour conserver une part de la clientèle qu'il attire, celle du moins qui est attirée par des motivations extra-économiques autant que par la nécessité...Les commerçants du centre ne pourront résister qu'en offrant aux consommateurs des choix qu'ils ne trouvent pas ailleurs."*
>
> M.Idrac.(**116**). pp.472-473.

Ainsi, trois processus indissociables et aux effets parfois contraires se développèrent simultanément: la transformation du centre ville, qui aboutit à renforcer son pouvoir attractif et à étendre son aire d'influence bien au-delà des limites de l'agglomération; un meilleur équipement en commerces courants des quartiers périphériques et des communes de banlieue qui, au contraire, tendait à limiter les déplacements quotidiens vers le centre traditionnel; enfin, aux abords des grandes infrastructures routières existantes ou programmées, l'implantation de nombreuses grandes surfaces qui se disputèrent aussitôt la clientèle dans l'ensemble de l'agglomération et dans une vaste zone dont elles influençaient de plus en plus nettement les activités (**117**).

A partir de 1969, en quelques années, l'implantation de cinq grandes surfaces polyvalentes (Euromarché, Géant Casino, Mammouth, Carrefour et Leclerc) et de nombreux distributeurs plus spécialisés (meuble, bricolage...) bouleversa la carte des "migrations de consommation" dans l'agglomération toulousaine, ce qui obligea souvent à réviser bien des prévisions en matière d'aménagement urbain, car ce nouveau type d'équipements commerciaux, aux effets d'entraînement indéniables, perturbait les schémas élaborés pour guider le développement spatial de Toulouse et de sa banlieue.

Dans les années 1970-1972, un Toulousain qui allait faire des achats avec sa voiture précisait désormais s'il comptait se rendre "en ville" ou à Carrefour,à Mammouth,... les enseignes des grandes chaînes de distribution étant devenues rapidement les meilleurs repères dans un espace périurbain jusqu'alors peu familier à une majorité de la population qui assimilait toujours dans ses propos la ville à son seul centre. Lorsqu'il allait "en ville", il avait théoriquement la possibilité de choisir entre son automobile et les transports en commun car rares étaient les zones très éloignées d'une ligne d'autobus conduisant au coeur de l'agglomération. Mais la rapidité du trajet, malgré les difficultés du stationnement, et surtout les avantages qu'offrait la voiture lorsqu'il lui fallait ramener des paquets lourds ou un peu encombrants, jouaient de plus en plus au détriment des transports collectifs. Il en allait toujours ainsi lorsqu'il décidait de se rendre dans un hypermarché de la périphérie car, dans ce cas, le choix n'existait pratiquement plus et l'automobile s'imposait. Ces nouvelles "usines à distribuer" ne se concevaient d'ailleurs, dès leur naissance, que dans une civilisation où triomphait la voiture individuelle comme en témoignaient les immenses parkings aménagés à leurs abords. Les quelques tentatives de certains établissements de ce type pour organiser des transports collectifs, même gratuits, destinés à leur clientèle, n'ont d'ailleurs jamais reçu un accueil favorable du public.

Si elle pouvait être établie, la carte des migrations domicile-lieux d'achat au début des années 1970, tendrait sans doute à se rapprocher de celle des migrations alternantes domicile-travail. En effet, dans la décennie précédente,la restructuration de l'appareil commercial dans l'agglomération toulousaine avait entraîné à la fois une augmentation des flux centripètes et l'apparition de flux beaucoup plus variés que polarisaient inégalement certains secteurs de la périphérie où commerces et entrepôts proliféraient autour des nouvelles grandes surfaces de vente. Si dans les deux cas l'automobile jouait un rôle essentiel, comme le révélaient toutes les enquêtes par sondage, les causes profondes d'une telle situation n'étaient pas identiques. Les nouveaux pôles d'attraction périphériques n'avaient pu se développer qu'à partir du moment où la grande majorité des ménages avait possédé une automobile dont l'utilisation en zone urbaine ne présentait pas un coût excessif grâce à la remarquable stabilité en francs courants du prix des carburants pendant les années 1960. Remarquablement situés aux points stratégiques du réseau routier rapide qui se mettait en place avec lenteur aux abords de la ville, il était hors de question d'assurer leur desserte par des transports collectifs et nul n'y a jamais songé sérieusement, sinon à des fins publicitaires et pour un temps limité. Ni leurs promoteurs qui visaient à y attirer une clientèle effectuant, en une fois, chaque semaine, chaque quinzaine ou chaque mois, des achats volumineux courants, faciles à transporter par caddies du magasin au coffre d'une voiture, mais qui n'étaient plus à la mesure du cabas de

ménagères effectuant leurs courses à pied, près de leur domicile, ou dans les commerces traditionnels du centre ville après un parcours en autobus. Ni leur clientèle qui n'acceptait d'effectuer des déplacements assez longs mais relativement coûteux que dans la mesure où elle espérait récupérer une partie des frais ainsi engagés en achetant à des prix plus avantageux de plus grandes quantités de produits, ce qui supposait un moyen de transport adapté.

Il en allait par contre différemment des déplacements vers le centre ville. Quotidiens ou presque, ils ne concernaient que des achats de faible volume, peu différents de ceux qui pouvaient se faire dans les différents quartiers, l'attrait du centre s'expliquant alors par une variété plus grande des commerces ou par la présence de marchés réputés pour denrées périssables (halles des Carmes ou Victor Hugo, marchés de plein vent des Boulevards, du Capitole, ou de Saint-Georges). Plus occasionnels, ils relevaient de l'attraction des commerces rares, le plus souvent pour des acquisitions d'objets plus chers mais qui ne posaient guère de problèmes de transport (vêtements, chaussures...) ou, si tel était le cas, que le vendeur livrait à domicile (meubles...). Dans tous ces cas, l'utilisation de l'automobile s'était peu à peu substituée à celle des transports collectifs, mais le mouvement n'avait rien de vraiment irréversible, au contraire. Les responsables des transports en commun toulousains pouvaient tirer parti d'un réseau légué par les décennies précédentes, remarquablement organisé pour drainer la population d'une vaste zone en voie d'urbanisation rapide vers un centre ville aux fonctions plus fines, plus nobles, plus uniques. Encore fallait-il exploiter correctement ce réseau, y créer des services efficaces et confortables, beaucoup mieux adaptés aux besoins d'une clientèle nouvelle, moins populaire qu'autrefois, attirée par l'appareil commercial renouvelé du centre, alors que,précisément, la clientèle populaire, nécessairement plus tributaire des transports collectifs, les abandonnait pour aller se ravitailler au moindre coût dans les hypermarchés de la périphérie. Cela supposait bien sûr une politique commerciale offensive en faveur des transports en commun qui ne pouvait porter ses fruits que si, dans le même temps, d'autres initiatives ne venaient pas encourager, en la rendant moins difficile, la circulation automobile et le stationnement dans la partie la plus dense de la ville. Or, depuis des années, on paraît au plus pressé pour éviter l'asphyxie du centre ville et de ses abords.

Rocades, pénétrantes, autopont silos à voitures...chaque équipement nouveau s'efforçait d'améliorer l'écoulement du trafic, ce qui partait peut être d'un bon sentiment mais qui, à moyen terme aggravait encore les causes profondes du mal. Jusqu'en 1972-1973 au moins, les reponsables toulousains ont considéré un peu hâtivement qu'il n'y avait rien à espérer des transports collectifs et ont consacré tous leurs efforts à l'équipement de l'agglomération pour faire face à l'accroissement prévisible de

la circulation automobile. Et en ce domaine, les besoins étaient particulièrement aigus puisque, quel que soit le type de déplacement considéré, au cours des années 1960, la voiture individuelle l'avait largement emporté sur tous les autres modes de transport réunis.

3. Le développement de la circulation automobile et l'aménagement de l'espace urbain (1950-1972)

Allant de pair avec la croissance de la population, la multiplication des déplacements quotidiens dans l'espace urbain et le recours de plus en plus fréquent à l'usage de l'automobile particulière ont vite révélé l'inadaptation du réseau de voirie aux nouvelles conditions de la circulation. C'est qu'à la fin des années 1950 encore, les grandes artères de l'agglomération toulousaine s'organisaient selon un schéma d'allure radio-concentrique, hérité pour l'essentiel du siècle précédent.

a) Les voies circulaires: projets et aménagements.

Démolis dès la Monarchie de Juillet, les anciens remparts avaient laissé place à de larges boulevards — 40 m de large dont 20 m pour la chaussée centrale — qui, au prix de quelques prolongements de même gabarit réalisés plus tardivement — boulevard Lazare Carnot entre la place Roland et le monument aux morts,en 1891-1892, et boulevard Lascrosses ouvert en 1895 — formaient avec deux des anciennes promenades tracées au XVIII° siècle autour du Grand Rond (Allées J.Guesde et F.Verdier) une ceinture complète autour de la vieille ville, le franchissement de la Garonne ayant été rendu possible par la construction du pont Saint-Michel au sud — rétabli en 1890 après avoir été emporté par l'inondation de 1875 — et du pont des Catalans au nord (1913).

A l'intérieur de la zone ainsi délimitée,qui correspond presque parfaitement à l'ancienne ville intra-muros, la voirie n'avait pratiquement pas été modifiée depuis l'achèvement des grandes percées orthogonales — 15 mètres de large en moyenne— , dont le projet avait été adopté à la fin du second Empire. Les travaux s'étaient échelonnés sur plusieurs décennies et l'ouverture de ces voies nouvelles — rue d'Alsace-Lorraine (1869-1873) prolongée par la rue du Languedoc (1900-1904), rue de Metz (1867-1892), rue Ozenne (1908-1912) — n'eut son plein effet que quelques années plus tard encore,

quand furent achevés les immeubles riverains dont l'architecture "parisienne" contraste avec celle des maisons et des hôtels du vieux Toulouse.

Depuis ces grands travaux, pratiquement rien n'avait été entrepris dans le centre ville, malgré des projets démesurés comme celui de M.Jaussely, connu sous le nom de Plan d'Aménagement et d'Embellissement, et adopté par la municipalité en 1928. L'amélioration de la circulation semblait son principal objectif, ce qui se traduisait par la priorité qu'il accordait à l'établissement de voies nouvelles réunies dans une structure radio-concentrique.

> *"...de grandes voies rectilignes éventraient la vieille ville et les faubourgs...; cinq ponts nouveaux franchissaient la Garonne; trois boulevards circulaires...enveloppaient l'agglomération... Cette brillante application du système radio-concentrique s'inspirait malheureusement beaucoup plus de principes abstraits que de l'étude des problèmes réels: elle avait entre autres défauts celui de ne tenir aucun compte de la texture préexistante de la ville, disloquée par le plan en une série de compartiments isolés entre de grandes avenues parfaitement étrangères à tout leur environnement. C'était l'erreur de la rue d'Alsace-Lorraine répétée à de multiples exemplaires: pour aérer Toulouse et la rendre aisément pénétrable, on la dépecait."*
>
> J.Coppolani (**96**) p.14.

Resté sans lendemain, le plan Jaussely, n'avait été abandonné officiellement qu'en 1940-1942 avant d'être remplacé par un nouveau plan d'urbanisme, établi par Ch. Nicod, qui s'attachait à résoudre les problèmes de la vie urbaine dans la vieille ville en proposant des aménagements plus modestes et moins préjudiciables au patrimoine architectural. Mais, dans les années 1950, peu propices à la gestation de grands projets en matière d'urbanisme à Toulouse, ces propositions furent encore jugées trop ambitieuses. Si le principe d'un nouvel itinéraire nord-sud pour la traversée de la ville n'était pas abandonné, le choix se porta sur une solution qui n'entaînait que de faibles modifications du vieux tissu urbain. Il fut ainsi envisagé d'utiliser les quais de la Garonne, héritage d'une opération d'urbanisme du XVIII° siècle qui avait avorté, pour établir une double voie de circulation entre Saint-Michel et la place Saint-Pierre; double voie qui devait ensuite être raccordée au boulevard A.Duportal en utilisant un tracé direct sur quelques centaines de mètres,à l'extrémité des terrains alors occupés par l'Arsenal militaire. Comme les précédents, ce n'eut aucune suite.

Au-delà de la ceinture des boulevards, les voies radiales l'emportaient et avaient fixé depuis des siècles l'emplacement des faubourgs linéaires de la ville. Entre elles, les liaisons s'avéraient très difficiles, même si quelques rues un peu plus larges que les anciens chemins ruraux étaient de plus en plus fréquentées par des automobilistes à la recherche d'itinéraires qui leur permettaient d'éviter le détour par un centre ville souvent engorgé. Au prix de quelques aménagements très ponctuels et de façon très empirique, commençait ainsi à s'ébaucher une nouvelle ceinture routière de la ville, nettement plus extérieure que celle des boulevards pratiquement intégrée dans le centre urbain qui, dès les années 1950, occupait presque entièrement l'ancienne zone intra-muros. Sur la rive droite, c'est le canal du Midi qui fixait son tracé, des Ponts-Jumeaux au pont Montaudran, la circulation empruntant sur cet itinéraire les voies de circulation aménagées sur les deux berges. Sur la rive gauche, la démolition de l'ancien mur d'octroi avait aussi permis d'établir de larges artères — Boulevards Déodat de Séverac, Koenig et Jean Brunhes — mais leur utilité était beaucoup moins évidente à l'échelle de l'agglomération, car aux deux extrémités, elles se terminaient en cul-de-sac aux abords de la Garonne, aucun pont ne permettant de franchir le fleuve à la Croix-de-Pierre et dans le quartier de Bourrassol. L'achèvement de cette "rocade" intra-urbaine, déjà bien esquissée par la simple utilisation de la voirie existante, semblait s'imposer. Sa réalisation ne présentait pas de grandes difficultés techniques et les sommes à engager dans l'opération pouvaient paraître fort raisonnables compte tenu des résultats prévisibles. Il ne faisait en effet aucun doute que la circulation de transit déviée par cet itinéraire soulagerait de façon très appréciable la voirie du centre ville de plus en plus saturée. Sur la rive droite, on avait donc envisagé de prolonger la double voie des berges du canal entre le pont Guilhemery et le pont des Demoiselles, ce qui supposait simplement d'aménager une chaussée côté ville, l'autre existant déjà. Entre le pont des Demoiselles et la Garonne existait en effet la possibilité d'écouler un trafic relativement important par l'avenue Crampel et les boulevards Delacourtie et des Récollets, qui avaient le mérite d'être déjà en place, mais dont le gabarit risquait de s'avérer insuffisant à moyen terme. Le plus élémentaire bon sens suggérait donc de construire deux ponts dans leur prolongement pour franchir les deux bras de la Garonne à hauteur du stadium municipal et de la piscine installés dans l'île du Château, ce qui assurerait la liaison avec le boulevard Déodat de Séverac sur la rive gauche. Pour fermer complètement cette boucle vers le nord, ne subsistait donc qu'un problème, mais de taille, puisqu'il était nécessaire de franchir à nouveau le fleuve pour raccorder les voies riveraines du Canal qui aboutissaient aux Ponts-Jumeaux, et le boulevard Jean Brunhes. Or, le boulevard Jean Brunhes se terminait en cul-de-sac sur la Garonne, quelques huit cents mètres en amont du secteur des Ponts-Jumeaux. Etablir un pont dans le prolongement de cette voie supposait, sur la rive opposée, l'ouverture d'une rue nouvelle de même

gabarit à travers le vieux quartier industriel des Amidonniers, afin de pouvoir rejoindre le canal du Midi. De la même façon, franchir le fleuve à hauteur des Ponts-Jumeaux et du bassin de l'Embouchure, supposait l'aménagement rive gauche, sur un kilomètre environ, d'une liaison routière prolongeant le boulevard Jean Brunhes qui pouvait suivre la berge de la Garonne, à l'emplacement de l'actuel boulevard R.Wagner.

Retenue dès le début des années 1950, la réalisation de cette seconde ceinture de boulevards connut de sérieux contretemps et l'abandon de certains aménagements indispensables pour établir sa continuité, ne permit pas de soulager le centre ville d'une circulation de transit de plus en plus gênante.

Entre pont Montaudran et pont des Demoiselles, la voie sur berge, côté interne, n'est toujours pas réalisée et l'opposition farouche des mouvements écologistes a, très récemment encore (19),provoqué l'arrêt des travaux qui avaient été enfin programmés, car cela conduisait à supprimer une vingtaine de platanes.

Des trois ponts nécessaires pour franchir la Garonne, un seul fut construit avant 1960, entre Empalot et le complexe sportif de l'Île du Château. On attendit ensuite près de dix ans pour réaliser celui de la Croix-de-Pierre sur l'autre bras de la Garonne, les deux ouvrages étant alors reliés par un long viaduc enjambant toute la largeur de l'Île entre stadium et piscine. Sur la rive gauche on pouvait ainsi rejoindre le boulevard Déodat de Séverac et,au-delà, les boulevards Koenig et Jean Brunhes. Mais il fallait auparavant croiser l'avenue de Muret, c'est-à-dire la R.N.20 qui conduit de Toulouse vers l'Espagne. On s'aperçut bien tard que le carrefour ainsi créé était souvent menacé d'engorgement. En toute hâte, à la veille des élections municipales de 1971, on s'efforça de corriger une erreur pourtant prévisible en dotant l'ensemble harmonieux viaduc-ponts, qui se développe sur 500 mètres entre les deux rives du fleuve, d'une prothèse métallique disgracieuse et dangereuse afin de soulager un peu le croisement avec l'avenue de Muret. Dix ans plus tôt, il y avait pourtant à proximité des terrains disponibles qui auraient permis d'aménager à cet endroit un système de bretelles en trèfle parfaitement intégré à l'ensemble de l'ouvrage.

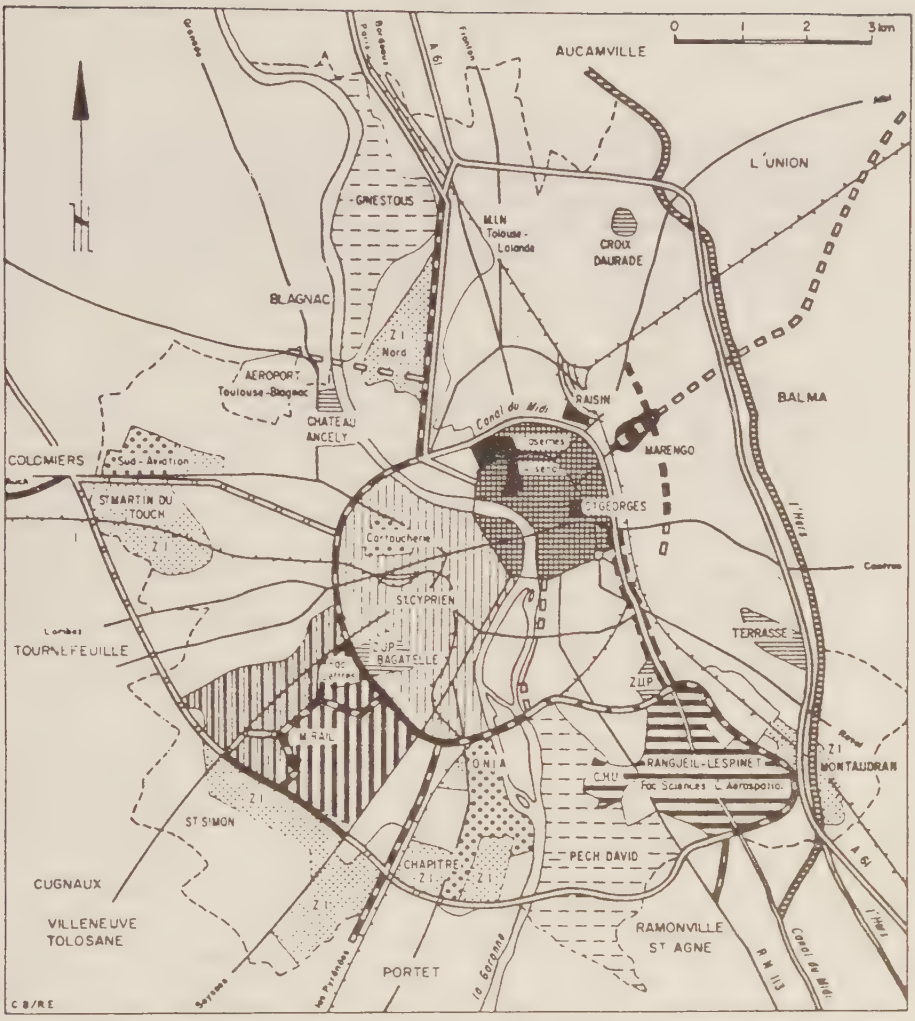
Quant au dernier pont, au nord, il n'a été construit qu'au début des années 1970, à hauteur du bassin de l'Embouchure et des Ponts-Jumeaux, mais il était destiné à s'intégrer dans un autre schéma de voirie rapide. Il s'agissait alors d'assurer à la rocade ouest aménagée à la périphérie du nouveau quartier du Mirail — et donc,section d'un troisième anneau de circulation sur la rive gauche — un débouché sur la rive droite. De ce fait, on a complètement négligé de le raccorder correctement avec le boulevard Jean Brunhes qui demeure un cul de sac, malgré l'ouverture du boulevard R.Wagner sur les berges de la Garonne, puisque ce dernier ne donne pas accès au nouveau pont qui l'enjambe pourtant à son extrémité.

Retards, incohérences, ce qui aurait pu devenir assez facilement un deuxième anneau complet de circulation rapide n'a jamais pu véritablement jouer ce rôle. C'est que pendant les années 1960, pour faire face à l'extraordinaire développement de la circulation automobile, on préféra négliger cette réalisation, qui parut trop modeste, au profit de projets plus ambitieux. En quelques années, il est vrai, vers 1958-1960, on était passé en matière d'aménagement urbain d'une politique hésitante et timorée à une vision beaucoup plus optimiste, pour ne pas dire audacieuse, du développement de l'agglomération toulousaine.

S'explique ainsi, également, l'abandon d'un autre projet des années 1950, qui consistait à créer, sur la rive droite seulement, une troisième ceinture de boulevards en raccordant tant bien que mal quelques tronçons de voies déjà en place. Des Ponts-Jumeaux au faisceau ferroviaire de la gare Raynal, les boulevards de Suisse, Silvio Trentin et Pierre Curie, établis à la place de l'ancien mur d'octroi démoli après la guerre, formaient l'amorce de cette nouvelle voie semi-circulaire. On avait envisagé de la prolonger jusqu'au pont des Demoiselles, en utilisant certaines rues un peu larges des quartiers Negreneys et Bonnefoy, puis en traçant une nouvelle voie, dite Boulevard des Crêtes, sur le versant est du Calvinet, sans trop s'éloigner du sommet de cette colline allongée entre vallée de la Garonne et vallée de l'Hers. L'opération fut sans cesse différée et il a fallu attendre 1973 pour l'ouverture des premiers chantiers du boulevard des Crêtes. Dans son état actuel, cette voie ne constitue qu'une section du projet initial et son prolongement vers le sud (quartier de Moscou) semble fort improbable, compte tenu des expropriations qui seraient nécessaires.

Ainsi, la troisième voie circulaire qui devait courir des Ponts-Jumeaux au pont des Demoiselles apparaît pour le moins compromise. Elle fait pourtant cruellement défaut car au-delà, à la différence de ce qui s'est passé sur la rive gauche, la rocade autoroutière de la vallée de l'Hers, elle aussi programmée dès le début des années 1950 afin d'unir les autoroutes venant de Bordeaux et de la Méditerranée, en était encore en 1981-1982 au stade des enquêtes d'utilité publique.

Définitivement à l'abri des inondations, après l'alerte de 1952, grâce à la construction de digues à l'amont et à l'aval de la ville, le territoire de la commune de Toulouse situé sur la rive gauche de la Garonne offrait de vastes terrains propices à la réalisation de grandes opérations immobilières qu'encourageait la croissance économique du pays dans les années 1960. Promue métropole d'équilibre, Toulouse avait été désignée par les reponsables de l'Aménagement du territoire pour recueillir certains fruits de cette croissance à laquelle ses ateliers et ses rares usines participaient pourtant de façon très marginale. Cela supposait que cette agglomération de 350 000 habitants en 1962



1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
11 12 13 14 15A 15B 16 17A 17B 18

FIG. 51 .

L'aménagement de l'espace toulousain.

Voirie rapide : 1. Existante. — 2. Construction V^e Plan. — 3. Acquisition de terrains pour la déviation du canal (V^e Plan). — 4. VI^e Plan, construction. — 5. Acquisition de terrains. — 6. Prévisions plus lointaines. Voirie artérielle : 7. Existante. — 8. A construire V^e Plan. — 9. Prévisions plus lointaines. — 10. Voie ferrée. — 11. Centre actuel — 12. Espaces à rénover, à réorganiser ou à récupérer. — 13. Saint-Cyprien : à remodeler. — 14. ZUP et zones d'habitat. — 15. ZUP du Mirail : A. 1^re tranche; B. 2^e tranche. — 16. Complexe scientifique. — 17. Zones industrielles : A. occupées; B. en cours. — 18. Zones vertes.

Carte extraite de l'article de C. Béringuier, RyPSO, 1967, (88)

soit en mesure de faire face à un afflux important de population et d'activités nouvelles. De là naquit le projet du Mirail,"ville nouvelle" conçue pour accueillir 100 000 habitants, mais entièrement incluse dans le périmètre municipal de Toulouse, sur cette rive gauche précisément, où l'on trouva facilement les 800 hectares nécessaires à l'opération (400 pour la première tranche aujourd'hui achevée).

A un moment où les transports collectifs faisaient de plus en plus figure de témoins du passé, il fallait donc envisager, pour accompagner cette vigoureuse croissance urbaine, des infrastructures à la mesure d'une circulation automobile de plus en plus dense. L'heure n'était plus aux tentatives prudentes qui consistaient à réunir les tronçons épars d'une voirie hétérogène en un ensemble moins incohérent. Il fallait au contraire se hâter pour faire face aux besoins prévisibles en aménageant rocades, pénétrantes et autres voies rapides urbaines. Dès 1964, alors que le recensement de 1962 venait à peine d'indiquer 324 000 habitants pour la commune de Toulouse, le premier magistrat de la ville n'annonçait-il pas dans la revue officielle d'infomation municipale que la population atteignait déjà 400 000 habitants?

> " *Qu'une Revue de notre ville, soucieuse d'actualité et d'information locales, puisse faire de cette affirmation le thème général d'un numéro de l'année 1964, voilà qui peut paraître — si l'on a encore en mémoire le résultat officiel du recensement de 1962 — inspiré par le désir d'offrir aux lecteurs un titre à sensation.*
>
> *Il m'appartient en ma qualité de premier magistrat de la Cité, d'apporter le témoignage que ce chiffre n'est pas le fruit de la fantaisie. Certes, il est difficile, entre deux recensements, de faire des évaluations précises de la population des grandes agglomérations.*
>
> *Mais effectivement, Toulouse, sinon aujourd'hui du moins demain, et j'entends par demain un avenir très proche — courant 1965 sans doute— Toulouse comptera 400 000 habitants. Ce seuil sera franchi beaucoup plus tôt que les premières prévisions établies en vue de l'élaboration du programme d'équipement de Toulouse l'avaient laissé entrevoir."*
>
> L.Bazerque.Toulouse informations. Spécial annuel 1964. pp.5-7.

Cette évaluation ne sera jamais confirmée, ni en 1968 (370 000 habitants), ni ensuite, malgré des tentatives discutables pour compter avec générosité le nombre d'habitants lors des différents recensements. Assez vite, on dut se

rendre à l'évidence: Toulouse n'absorbait plus qu'une partie de plus en plus faible de la croissance démographique de son agglomération. Cela n'empêcha pas ses responsables successifs de persévérer dans une politique d'isolement communal malgré tout les inconvénients d'une telle attitude pour la réalisation de certains projets dont la cohérence ne tarda pas à souffrir d'opérations concurrentes lancées par des communes de la banlieue (Cf. en particulier les opérations simultanées du Mirail et de Colomiers-Villeneuve).

En matière d'infrastructures de circulation, on l'a vu, tout cela conduisit à différer, voire à abandonner, des aménagements jugés trop modestes au profit de quelques réalisations beaucoup plus coûteuses mais dont on attendait une efficacité très supérieure. L'un n'excluait pourtant pas l'autre, mais les contraintes bugétaires imposèrent des choix préjudiciables au fonctionnement de la zone urbaine comprise entre la vieille ville et les nouvelles opérations d'urbanisme en périphérie; une zone que l'on avait cruellement négligé d'équiper depuis un demi-siècle pendant qu'elle se peuplait — lotissements de l'entre-deux-guerres et grands ensembles des années 1950— et qui attendait beaucoup des projets de restructuration de la voirie établis avant que la vague d'urbanisation ne déferle bien au-delà. Il est d'ailleurs intéressant de noter qu'après 15 ans de fièvre urbaine, depuis 1974-1975, beaucoup de ces projets sacrifiés aux infrastructures lourdes périphériques, ont dû être repris dans un contexte économique beaucoup moins favorable. Dans bien des cas, le retard accumulé a rendu leur exécution fort difficile et beaucoup moins heureuse,générant des nuisances graves dans un tissu urbain qui n'avait cessé de se densifier entre temps. En ce domaine, l'exemple le plus extravagant est sans doute celui du boulevard des Crêtes. Cette voie de liaison inter quartiers, parfaitement justifiée au début des années 1950, est venue traumatiser un secteur dont le peuplement clairsemé au sortir de la guerre avait rapidement atteint des normes de type urbain et s'était organisé en fonction de l'ancien réseau de voirie directement hérité de la trame des chemins ruraux. Certaines artères de ce réseau ont été transformées en impasses pour ne pas multiplier les carrefours sur le nouveau boulevard et la vie de relation intense et variée qui leur était associée s'en est trouvée complètement perturbée. Et que dire des inconvénients d'un tel ouvrage pour les immeubles riverains, implantés là dans les années 1960,et dont la majorité des habitants ignoraient ce qui les attendaient, tant semblait improbable la reprise d'un projet conçu à une époque où l'urbanisation n'avait pas encore altéré le caractère rural de cette zone, occupée depuis la guerre par plusieurs groupements de jardins ouvriers?

Pour faire face à la croissance rapide de la circulation automobile et desservir les nouvelles zones d'urbanisation, à la périphérie de la ville, il a suffi de reprendre quelques projets déjà anciens et de les inscrire, en 1962, dans le plan directeur d'urbanisme de Toulouse, puis, en 1966-1968, dans le schéma de structure, le document précédent ayant été mis en révision neuf mois à peine après son approbation. Contrairement aux velléités antérieures d'organiser une programmation des équipements dans le cadre d'un "Groupement régional d'urbanisme" (**94**) associant plusieurs communes, les projets retenus en 1962, puis en 1966-68, s'inscrivaient presque entièrement dans le seul territoire communal de Toulouse, il est vrai fort étendu. Malgré le développement rapide d'une banlieue, le V° Plan considérait encore Toulouse comme une agglomération monocommunale (**88**).

L'heure était aux autoroutes dont on déplorait qu'elles ne soient pas construites plus rapidement. Mais le retard de la France, en ce domaine, était encore très important et les priorités s'établissaient surtout en fonction des fameux "points noirs" affectant le réseau routier, malgré quelques réticences de la DATAR qui craignait que cela ne renforce encore les disparités régionales. Si le Sud-Ouest ne pouvait espérer sérieusement être doté de ses premières autoroutes avant plusieurs années, il était évident que le premier axe à équiper irait de l'Atlantique à la Méditerranée en utilisant un itinéraire proche de celui que suivaient déjà la route nationale 113, le canal du Midi et le canal latéral, ainsi que la voie ferrée. Et, tout naturellement, Toulouse serait concernée par le projet. Très tôt, dés le début des années 1950, on y avait admis le principe d'une large voie de type autoroutier qui devait contourner la ville par l'est, en empruntant la vallée de l'Hers, et dont le rôle principal serait de détourner le trafic de transit qui encombrait la zone urbanisée. Cette "rocade est" pourrait donc, ultérieurement, assurer la continuité de la liaison autoroutière entre Narbonne et Bordeaux. On était bien loin de penser que Toulouse serait un jour reliée par autoroute à ces deux villes alors que la rocade est n'aurait même pas fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique!

A l'ouest, où l'on avait choisi d'orienter prioritairement la croissance urbaine en lançant l'opération Mirail, une autre rocade devait assurer à la fois la desserte des nouveaux quartiers et offrir une autre possibilité de contourner la ville. Une section fut ouverte très tôt, dès 1958-1960; elle marquait la limite entre la zone des grands ensembles déjà construits (Bagatelle) et le périmètre retenu pour la ZUP du Mirail.

Au début des années 1970, avec beaucoup de retard par rapport à l'urbanisation, on commençait à peine les travaux nécessaires pour la prolonger aux deux extrémités, entre la Cépière et les Ponts-Jumeaux au nord, entre

Bordelongue et Empalot au sud.

Le retard apporté à la réalisation des contournements est et ouest de Toulouse provoquait, on s'en doute, une situation de plus en plus critique à l'intérieur du périmètre urbanisé qui dépassait largement, en 1970, le futur anneau des rocades. La voirie ancienne n'y suffisait plus à absorber le trafic local, dont on va vu la progression rapide entre 1960 et 1970, et elle souffrait en permanence du trafic de transit assuré par des poids lourds de plus en plus puissants qui devaient pénétrer fort loin vers le centre avant de trouver un itinéraire correct pour s'évader d'un espace urbain encombré où ils n'avaient que faire. L'essentiel de ce trafic de transit passait alors par les bords du canal ou, sur la rive gauche, par les allées Charles de Fitte, empruntant auparavant les vieux faubourgs linéaires et relativement étroits où la vie des riverains devenait infernale.

D'un accès de plus en plus difficile, le centre ville et les activités nombreuses et variées qui s'y trouvaient étaient gravement menacées. Le péril se précisa lorsque les premières grandes surfaces de distribution commencèrent à s'implanter à la périphérie (**116**). Or, en même temps qu'ils lançaient de grandes opérations d'urbanisme aux confins du territoire communal, les responsables toulousains affirmaient leur volonté de conserver au coeur de la ville, dans l'ancienne zone intra-muros, commerces, administrations et services rares au service non seulement d'une agglomération étendue, mais, si possible, de l'ensemble de la région Midi-Pyrénées, car l'on espérait bien que Toulouse bénéficierait de la nouvelle organisation régionale, dont une étape avait été franchie avec la réforme administrative de 1964. Sauver le centre, lui permettre de jouer pleinement son rôle en y développant des fonctions de plus en plus variées, cela supposait bien sûr qu'on y entreprenne d'importantes opérations d'aménagement dans un tissu urbain vétuste et inadapté aux besoins du moment; c'était aussi le rendre plus facilement accessible, c'est-à-dire, au moment où triomphait l'automobile, y améliorer la circulation et le stationnement.

L) les voies radiales et le problème des accès au centre.

Le problème n'était pas nouveau, mais depuis les grands travaux décidés à la fin du Second Empire, tous les projets qui consistaient à éventrer le vieux tissu urbain pour ouvrir des voies nouvelles avaient échoué. L'accès au centre ville se faisait donc d'abord par les anciens faubourgs linéaires qui s'étaient constitués très tôt le long des grands axes routiers aboutissant aux différentes portes de la ville, puis par un réseau de voies dont le gabarit ne correspondait plus aux besoins de la

circulation et du stationnement des automobiles. La seule réalisation d'envergure qui fut entreprise au cours des années 1960 pour améliorer cette situation fut la transformation des allées Jean Jaurès. Ces allées avaient été ouvertes au début du XIX° siècle,dans une zone de jardins, pour relier l'actuelle place Wilson et le canal du Midi. Là au moins, il n'y avait pas à prendre de délicates décisions d'expropriation: on s'est contenté d'adapter à la circulation automobile une promenade prisée des Toulousains qui avait été à l'origine une allée dite "cavalière". Son prolongement au-delà du canal fut beaucoup plus difficile, car le tracé de la future voie traversait un quartier de petites maisons qui escaladait les pentes du Calvinet.

Les allées Jean Jaurès conduisaient pratiquement au coeur de la ville dont le centre de gravité s'était progressivement déplacé de la place du Capitole vers le square Wilson. A la différence des autres voies qui jouaient un rôle identique pour faciliter l'accès au centre, elles offraient une largeur idéale pour y établir une artère moderne, à l'échelle des besoins de la circulation automobile dont l'intensité augmentait sans cesse. Un inconvénient, mais de taille, tenait au fait que vers l'extérieur, au- delà de l'Ecole vétérinaire,qui fermait la perspective, et du quartier Marengo, cette voie, si elle était prolongée, ne conduirait vers aucun des grands axes routiers majeurs, mais uniquement vers la calme R.N.112, Toulouse-Lavaur. Tout changeait cependant si l'on supposait acquise la réalisation imminente de la rocade autoroutière contournant la ville à l'est, par la vallée de l'Hers. Dans cette hypothèse, les allées Jean Jaurès prolongées, raccordées facilement à cette rocade, apparaissaient comme la voie la plus directe, la "voie triomphale" pour atteindre en quelques minutes le centre ville. Et cela ne valait-il pas mieux que les inconvénients que présentaient ailleurs, à Lyon en particulier, la traversée de la ville par une autoroute, les responsables locaux ayant redouté que le coeur de leur ville ne soit privé de la clientèle induite par le trafic de transit?

Dès le début des années 1950, le débat s'engagea sur ces questions. Trente ans après, la rocade est n'étant toujours pas entreprise, la lecture de certains compte-rendus du Conseil municipal n'est pas sans intérêt. Elle révèle les hésitations et les contradictions des élus toulousains en matière d'urbanisme. En 1952, la discussion semblait à beaucoup prématurée. Avant de transformer les allées Jean Jaurès, ne pouvait-on attendre qu'il soit possible de les prolonger? En ce domaine, tout incitait à la prudence puisqu'il fallait obtenir le déplacement de l'Ecole vétérinaire. Installé au-delà du Canal en 1840, cet établissement aurait dû être transféré avant la guerre dans de nouveaux locaux qui avaient été construits sur l'autre versant du Calvinet, entre Jolimont et La Juncasse. A l'approche du conflit, l'armée de l'air avait occupé ces bâtiments et ne les avait plus quittés. Il était donc peu vraisemblable qu'une solution rapide intervienne, ce qui

rendait moins urgente la transformation des allées Jean Jaurès, dont les contre-allées, de part et d'autre de l'esplanade centrale plantée de magnifiques arbres, suffisaient encore aux besoins de la circulation. Au conseil municipal du 10 juillet 1952, quelques conseillers firent valoir des arguments en ce sens, la question étant inscrite à l'ordre du jour car le projet avait été inscrit par une commission intermnistérielle dans le programme d'Equipement National pour une somme de 120 millions.

> "M.Maleville. *Sur le principe et sur l'idée, je suis parfaitement d'accord. Je crois qu'il est bon et nécessaire de construire la voie plus ou moins triomphale, disons urbaine...Seulement, il y a un problème d'opportunité et d'urgence.*
>
> *Vous nous proposez de transformer tout de suite la portion des Allées Jean Jaurès déjà existante, laissant entendre que, dans l'avenir, on arrivera d'abord à résorber l'obstacle que constitue l'Ecole Vétérinaire, ensuite à édifier la deuxième partie...*
>
> *Je suis personnellement amené à dire que je préférerais que l'on traitât la deuxième moitié avant de transformer la première...*
>
> (Le problème que je pose) *est un problème à la fois d'urbanisme et d'esthétique. Car si l'on considère les Allées Jean Jaurès dans leur état actuel, vous nous proposez cette opération de chirurgie esthétique qui est d'en changer le profil. Et ceci comporte d'abord — on ne le dit pas trop, on ne nous a pas donné de chiffre — la disparition de la plupart des arbres qui se trouvent sur ces allées."*

Etait ainsi posé le problème-clé: devait-on sacrifier à la circulation automobile et, au-delà, aux grands projets d'urbanisme, le patrimoine écologique et archéologique de ce secteur de la ville? La question est restée d'actualité. En 1952, la réponse du Maire, R.Badiou, ne s'embarrassait pas de nuances: les arbres seraient supprimés. D'ailleurs n'étaient-ils pas condamnés par la maladie?

> "M.Saint-Antonin. *La question sentimentale des arbres...ne nous a pas échappé. Cependant, il faut se rendre à une réalité, qui est pénible sans doute, mais qui est une réalité tout de même: les platanes, aussi bien à Toulouse que dans tout le Sud-Ouest, sont condamnés à mort. Vous pourrez y mettre tous les engrais chimiques que vous pourrez trouver...ils sont condamnés à mort à une échéance plus ou moinslongue. Ils vivoteront pendant un certain temps et continueront à crever. Il n'y a rien à faire pratiquement. Ils sont condamnés."*

Quant aux considérations esthétiques, la majorité du Conseil municipal semblait les traiter avec condescendance, sinon avec ironie, ce qui soulevait l'indignation de M. Maleville, l'un des élus les plus conscients des conséquences du projet:

> "M.Maleville: *C'est curieux comme, chaque fois que l'on parle de la beauté de la Ville, tout le monde s'amuse. Je ne vois pas pourquoi. Si l'on veut astreindre les Toulousains à vivre, dormir, renaître chaque matin dans un décor lamentable, je dis franchement que je ne suis pas d'accord. Or, ce qui, aux Allées Jean Jaurès, arrive présentement, non pas à les magnifier, mais à en cacher la laideur, ce sont les arbres...Car il est hors de doute que les immeubles qui bordent les Allées Jean Jaurès ne participent pas d'une conception urbanistique valable. D'autre part, ces immeubles y sont pour longtemps. En effet, la plupart d'entre eux...sont solides.*
>
> *Que proposez-vous donc? De raser un crâne pour montrer les verrues. Voilà de quoi il s'agit."*

Fut aussi évoqué à cette occasion le problème de la Foire qui se tenait sur les allées et qui constituait l'un des temps forts de la vie toulousaine. Mais rien ne semblait résister à cet accès de fièvre moderniste du Maire, pourtant bien timoré en matière d'urbanisme. Même les opposants semblaient se résigner, souhaitant seulement que l'on diffère l'opération de quelques années.

> "M.Galaman. *Il faut quand même aller avec le progrès et penser qu'il y a des choses qui doivent disparaître. Les autobus ont remplacé les tramways. Les trolleybus remplaceront les autobus. Il y a des gens qui se plaignent. Mais le progrès nous pousse. Nous sommes dans l'obligation de le supporter sans pouvoir l'arrêter."*

Et le Maire de conclure:

> *"Attendre n'est pas une solution. Si l'on veut vraiment réaliser quelque chose du point de vue urbanistique à Toulouse, il faut commencer dès que l'on peut. A mesure que l'on peut le faire, on le fait. Cela pousse à la réalisation du reste.*
>
> *Je voudrais terminer en disant qu'il ne s'agit pas du tout de faire une voie triomphale. Il ne s'agit pas d'une grande voie d'arrivée à Toulouse. Les Champs Elysées non plus ne sont pas une grande voie d'arrivée à Paris,*

Mais c'est une grande voie parisienne...
Est-ce que vous trouvez que la rue d'Alsace est suffisante comme grande voie toulousaine? Je prense que la grande voie toulousaine de l'avenir, ce sont les allées Jean Jaurès. Si nous les transformons, vous verrez se transformer les maisons autour des allées Jean Jaurès, vous verrez s'y établir des commerces et une activité autrement importante que celle qui existe en ce moment. Nous aurons vraiment une artère digne de Toulouse."

Si la discussion achoppa lors de cette séance du Conseil municipal sur un problème financier, ce n'était que partie remise. Et quelques années plus tard, quand se précisa une politique offensive d'urbanisme dans la perspective d'une expansion rapide de la ville, la transformation des allées Jean Jaurès apparut comme une opération prioritaire, l'Ecole vétérinaire étant toujours en place.En 1961-1962, les travaux furent rondement menés: des centaines d'arbres abattus dans l'indifférence quasi générale, six voies de circulation établies dans l'axe de l'ancienne esplanade, les contre-allées transformées en parcs de stationnement. Les façades hétérogènes des immeubles riverains apparurent bien sûr au grand jour, mais n'étaient-elles pas vouées à la pioche des démolisseurs tant l'heure était à une architecture de béton et de verre, dont deux témoins défigurent toujours le carrefour entre les allées et les Boulevards (Cap Wilson et immeuble Air France)? Quant aux nouveaux arbres, vingt ans après, ils s'efforcent encore de survivre. Bien entendu, la démolition de l'Ecole vétérinaire suivit quelques temps après, la voie nouvelle gagnant vers l'extérieur à travers un terrain vague peu à peu aménagé en parking. La traversée du quartier Marengo n'a été réalisée qu'au début des années 1970, après une longue lutte des résidents (**89**), assurant la liaison entre les allées Jean Jaurès et une voie de même gabarit qui avait été aménagée sur l'autre versant du Calvinet.

Le nouvel axe issu du centre ville aboutit dans le quartier de la Roseraie à la route de Lavaur. Côté ville, la chaussée se rétrécit sensiblement pour franchir le canal et les voies ferrées par deux ponts qui, reconstruits précocement en 1951, ne possèdent toujours pas de passages dénivelés pour les voies qui longent le canal comme c'est le cas d'ouvrages plus récents, aux Minimes ou au Pont des Demoiselles. Au rétrécissement de la chaussée, s'ajoutent donc les inconvénients de deux carrefours très rapprochés, et c'est là un handicap qui n'a cessé de s'aggraver malgré toutes les tentatives effectuées depuis vingt ans pour assurer un écoulement correct du trafic (caméras, commande des feux par ordinateur...).

Pour aussi spectaculaire qu'elle fut, la transformation des allées Jean Jaurès ne pouvait suffire à régler l'épineux problème de l'accès au centre ville. La situation

s'aggrava d'année en année car on n'entreprit rien ou presque dans d'autres directions pendant les années 1960. Il était donc prévisible que la question viendrait un jour sur le devant de la scène politique pour y jouer un rôle majeur. En 1971, la majorité sortante dut ainsi donner des gages de sa bonne volonté pour se faire pardonner la dégradation des transports urbains, qu'ils soient collectifs ou individuels. En toute hâte elle fit construire d'horribles autoponts métalliques et un mini-tunnel pour tenter de résorber les embouteillages aux carrefours les plus fréquentés. Les premiers ont défiguré la place Saint-Michel, mais il était dit qu'on les supprimerait dès qu'une solution globale serait trouvée aux problèmes de la circulation sur l'anneau de Boulevards ceinturant la zone centrale... on vient de les rénover et de les repeindre à l'automne 1983! Quant au mini-tunnel de Saint-Cyprien, son accès est toujours aussi dangereux et il se trouve régulièrement obstrué par des véhicules hors gabarit —et il en faut peu, une simple caravane suffit— qui tentent de s'y aventurer.

*

* *

Pendant les années 1960, si les transports collectifs ont été délibérément sacrifiés, on ne peut donc dire qu'ils le furent au profit d'aménagements exagérés ou simplement efficaces en faveur des transports individuels. L'automobile individuelle ne s'en est pas moins imposée massivement pour faire face à des déplacements de plus en plus nombreux et variés induits par la croissance démographique et par une redistribution des hommes et des activités dans l'espace urbanisé. Beaucoup plus étendue et dotée d'une banlieue étoffée, l'agglomération toulousaine n'en demeurait pas moins organisée en fonction du centre ancien dont la suprématie n'était pas contestée même si, à la périphérie, à Rangueil et au Mirail, se développaient des pôles secondaires d'activité. Le centre ancien n'avait d'ailleurs pas cessé de renforcer son attraction au fur et à mesure que s'y développaient en se diversifiant les commerces et les services rares ou courants. Mais d'année en année, les déplacements qu'il polarisait se heurtaient à de graves difficultés quel que soit le mode de transport utilisé.

D'une façon générale, pour l'économie et la société locales, la situation des transports dans l'agglomération de Toulouse atteignait les limites du supportable. Certes, les retards apportés à la réalisation des grandes voies rapides, qui devaient contourner la ville à l'est et à l'ouest, en étaient largement responsables. Mais on savait bien que ces infrastructures indispensables ne règleraient rien et l'on ne pouvait ignorer qu'à très brève échéance se poserait avec encore plus d'acuité le problème

du devenir d'un centre ville dont le fonctionnement était compromis par des accès qu'on n'avait pratiquement pas améliorés. Sans apporter de modifications majeures à la voirie dans le tissu urbain ancien, à l'exception de la transformation discutable des allées Jean Jaurès, on s'était surtout efforcé d'y faire circuler et stationner un nombre toujours plus grand d'automobiles en utilisant les ressources qu'offrait la technologie moderne (carrefours contrôlés par des caméras, régulation des feux par ordinateur pour créer une "onde verte" sur certains itinéraires...). En ce domaine, le plan de circulation de 1972 ne fut qu'une ultime tentative pour mettre un peu de cohérence dans l'écheveau des mesures empiriques et parfois contradictoires qui avaient été prises au cours des dix ou quinze années précédentes. Mais sens uniques, interdictions de tourner à gauche, carrefours aménagés "à l'indonésienne"... pouvaient-ils vraiment apporter autre chose qu'un soulagement temporaire? Quant au stationnement, pour faire face à une demande croissante qui s'exprimait couramment de façon anarchique, les remèdes classiques (zone bleue, parcmètres... et contraventions) n'avaient donné, ici comme ailleurs, que des résultats limités et l'aménagement de deux silos à voitures lors de la reconstruction des marchés couverts Victor Hugo (1957) et des Carmes (1966) n'avait offert qu'un millier de places de stationnement supplémentaires.

Plus que jamais, au début des années 1970, s'imposait donc la nécessité de mettre un terme à une politique des transports urbains qui avait triomphé dans une certaine euphorie au cours de la décennie précédente: on ne pouvait plus admettre le laisser-faire, voire le laisser-aller qu'avait peut-être inspiré auparavant une foi un peu naïve — et fort commode — dans les vertus des régulations spontanées. Fallait-il frapper un grand coup et choisir délibérément entre transports collectifs et transports individuels? Pouvait-on encore espérer concilier les deux, y compris dans le centre ville? Même si elle semblait relever de la gageure, cette aventure était tentante et présentait moins de risques politiques. Mais son succès passait par des choix clairs, par un programme cohérent d'actions coordonnées, et surtout par une ferme volonté politique et beaucoup de persévérance si l'on ne voulait pas retomber dans les ornières du passé en réglant les problèmes au coup par coup en fonction des urgences. Il fallait en effet enrayer au plus tôt la dégradation désastreuse des transports collectifs et, dans le même temps, essayer de rattraper le retard inquiétant accumulé depuis des années dans la mise en place d'un véritable réseau de voies rapides nouvelles aux abords de l'agglomération.

VI. LE RENOUVEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS

1972 - 1978

C'est en 1972, quelques mois après les élections municipales, que se précisa enfin une solution qui devait permettre de réorganiser l'exploitation des transports en commun dans l'agglomération toulousaine. Depuis l'expiration officielle de la concession, le 31 décembre 1967, on avait vécu d'expédients en reconduisant d'année en année les vieux traités qui liaient la STCRT à la Ville de Toulouse et au Département de la Haute-Garonne. Pendant ce temps, la situation n'avait cessé d'empirer: le trafic des autobus dépassait à peine les plus mauvais résultats enregistrés à la fin des années 1930 et la circulation des automobiles atteignait un niveau record. A la veille d'une échéance électorale décisive pour la majorité socialiste qui dirigeait la ville presque sans interruption depuis le début du siècle, la construction hâtive de quelques autoponts métalliques disgrâcieux et d'un mini-tunnel aux carrefours les plus fréquentés ne pouvait faire illusion: on se refusait toujours à poser lucidement la question des transports urbains et à proposer en ce domaine une politique cohérente. Or, c'est en grande partie sur ces questions de circulation et de transports collectifs que se cristallisa la campagne pour les élections municipales.

> *" Au cours de cette campagne électorale, les transports en commun ont fait recette. Conférences de presse, articles dans La Dépêche du Midi, Bulletins d'informations du PSU, numéros de "Demain Toulouse" émanant d'un pseudo-GAM, billets du maire sortant, "Tout Toulouse" organe local du Parti communiste, ont donné le coup d'envoi dès 1970 et submergé les Toulousains qui n'en croyaient ni leurs yeux ni leurs oreilles. Des mini-tunnels aux toboggans, des trains de banlieue au métro aérien ou souterrain, mini-réalisations et grands projets fleurissaient avant le printemps 1971. L'imagination était-elle en train de prendre le pouvoir?"*
>
> C.Béringuier, A.Boudou, G.Jalabert (**89**) p.294.

Après une campagne passionnée (**89**), la liste d'opposition conduite par l'un des adjoints du maire socialiste sortant, le député républicain indépendant Pierre Baudis, l'emporta assez facilement.

Préparée depuis plusieurs années, la réorganisation juridique de l'exploitation des transports en commun — qui conditionnait la définition d'une nouvelle politique en matière de transports collectifs — présentait-elle vraiment un risque politique majeur pour que la majorité socialiste sortante conduite par le maire L.Bazerque ait décidé de ne pas s'y engager avant la consultation électorale? On peut sérieusement en douter. En donnant l'impression de différer encore la solution de ce problème posé depuis plusieurs années, la municipalité entretenait sur ses intentions un flou suspect qui se révéla propice aux insinuations et aux rumeurs les plus malveillantes. En ce domaine comme en beaucoup d'autres, elle donnait la regrettable impression de gérer la ville au jour le jour, de façon incohérente, et sans projet mobilisateur pour l'avenir. Se plaçant ainsi délibérément en position de faiblesse, L.Bazerque ne pouvait que succomber aux assauts de ses anciens alliés centristes et conservateurs devenus ses adversaires qui trouvaient, sur la question des transports urbains, un appui inespéré de la part des représentants d'associations diverses ou des partisans d'une gestion municipale plus ouvertement ancrée à gauche, très critiques à l'égard de la politique d'improvisation menée jusque là.

1. Un nouveau cadre juridique.

Parodiant Balzac, on aurait pu donner pour titre à ces paragraphes, "une ténébreuse affaire". Lorsqu'en 1969, le maire Louis Bazerque proposa à l'assemblée municipale le premier projet visant à établir de nouveaux rapports contractuels entre la Ville et la STCRT, son adjoint socialiste, G.Delpech, ne put que lui répondre en exprimant le désarroi de ses collègues:

> *"Si vous nous permettez une revendication, peut-être accepterez-vous de complimenter les conseillers municipaux qui ont fait un effort considérable pour arriver, eux, à comprendre ce que vous avez essayé de leur expliquer et qui est fort compliqué."*
>
> Conseil municipal. Séance du 17 mars 1969. (Bulletin municipal n°3.1969. p.226)

a) Les données du problème.

Il semble que l'on ait, plus ou moins volontairement, tenté de compliquer à l'excès les données du problème posé. En 1967-1968, la situation était pourtant très claire. Accordée à la STCRT en 1902 et renouvelée après modification en 1929, la concession des transports en commun dans la commune de Toulouse était venue à expiration le 31 décembre 1967, en même temps que la concession qui liait le Département à cette même société pour l'exploitation de services d'autobus vers la banlieue suburbaine. Quatre solutions pouvaient alors être envisagées par la Ville de Toulouse:

— la reconduction de la concession en faveur de la STCRT, qui continuerait d'exploiter à ses risques et périls, comme par le passé, le réseau de transports en commun.

— l'adoption du système de la régie intéressée, qui rendrait à la collectivité l'initiative en matière de transports collectifs mais lui imposerait aussi d'assumer les risques financiers de l'exploitation, la STCRT se contentant de gérer le réseau conformément aux directives reçues en recevant pour prix de ses services une rémunération fixe, éventuellement assortie d'une prime variable en fonction des résultats obtenus.

— la concession de l'exploitation à une société d'économie mixte au sein de laquelle la STCRT pourrait conserver, si ses actionnaires le souhaitaient, une place importante mais minoritaire.

— l'exploitation en régie directe par la Ville de Toulouse qui pourrait alors s'associer au Département et à d'autres communes de banlieue.

Partout en France, les exemples ne manquaient pas, qui permettaient d'apprécier avantages et inconvénients de ces diverses solutions. La première n'était pas entièrement à exclure, mais la STCRT avait fait connaître depuis longtemps son souhait de ne plus poursuivre l'exploitation à ses risques et périls. Depuis des années, le spectre du déficit l'avait conduite à de telles pratiques que les transports en commun ne donnaient plus satisfaction à personne. Arguant sinon de son savoir-faire, tout au moins de son expérience, elle proposait cependant de conserver la gestion d'un service public qu'elle contrôlait depuis un siècle, mais se refusait par avance à supporter seule les conséquences financières des améliorations qu'il s'avérait indispensable de lui apporter dans les plus brefs délais. En acceptant le système de la régie intéressée, et à plus forte raison celui de la société d'économie mixte, elle limitait les risques mais devait reconnaître aux collectivités locales un droit de contrôle sur ses activités, beaucoup plus strict que celui qui lui était déjà imposé et qu'elle n'acceptait pas toujours sans réticence.

Pour la Ville et le Département, une telle association avec l'ancien concessionnaire, dont les pratiques avaient été si souvent condamnées, présentait sans doute quelques

risques. On savait bien qu'il serait difficile de modifier certains comportements hérités d'une période où le rapport des forces avait été défavorable aux collectivites locales. On savait aussi qu'une telle solution apparaîtrait aux yeux de beaucoup non seulement comme un compromis mais aussi comme une compromission avec une société privée qui portait une lourde responsabilité dans la dégradation du service public des transports collectifs. Mais la régie intéressée ou la société d'économie mixte présentaient aussi l'intérêt d'assurer sans à-coup la continuité de l'exploitation des réseaux. En effet, l'adoption de la régie directe, qui aurait complètement évincé la STCRT, n'excluait pas le risque d'une désorganisation temporaire des transports collectifs, préjudiciable aux usagers. Certes, dans cette hypothèse, la Ville et le Département devaient recevoir la plus grande partie du matériel roulant, conformément aux dispositions des traités de concession et des avenants ultérieurs. Ils pouvaient envisager aussi de réembaucher la quasi totalité du personnel employé par l'ex-concessionnaire. Mais, dans cette opération qui ne pouvait souffrir de délais importants, l'encadrement, très lié à l'ancienne direction accepterait-il un reclassement, l'éviction de la STCRT étant perçue comme la condamnation d'une gestion dont il avait assumé une part de responsabilité? Un refus pouvait compromettre dangereusement le fonctionnement des services de transport, ce qui ne manquerait pas de fournir des arguments à tous ceux qui dénoncent l'incurie des pouvoirs publics et ses conséquences financières dès que l'Etat ou les collectivités locales interviennent dans certains secteurs d'activité, même si cette intervention n'est que la conséquence d'un désengagement des sociétés privées.

Un accord sur un système de régie intéressée ne semblait donc pas impossible. Mais le projet achoppait car il fallait trouver de nouveaux terrains et des bâtiments pour abriter l'administration, les ateliers et les garages. En effet, en 1929, à la suite d'une dérogation aux dispositions en usage dans ce type de contrat, la municipalité de l'époque avait accepté que la STCRT demeurât propriétaire de ses biens immobiliers à l'expiration de sa concession. Pour pallier les conséquences néfastes de cette clause, on envisagea un moment de racheter les locaux de l'usine aéronautique Bréguet-Dassault de Montaudran, qui étaient progressivement libérés à la suite du transfert des ateliers de la société à Colomiers. Cette acquisition était estimée à 15 millions de francs, compte tenu des travaux qu'il faudrait entreprendre pour adapter les bâtiments aux besoins d'une compagnie de transports urbains. L'affaire tourna court. Trop onéreuse, elle fut abandonnée quand la municipalité reçut une proposition jugée plus intéressante et qui pouvait aboutir à la création d'une société d'économie mixte.

"Sur ces entrefaites, j'ai reçu la visite d'un actionnaire de la STCRT qui est venu me dire: " Monsieur le Maire, un groupe d'amis et moi-même — nous sommes 25 — nous possédons des titres de la STCRT, des titres de la TED, des titres de l'ancienne compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest, des titres d'une Société tractionnaire Automobile du Sud-Ouest, et des parts d'une société qui est une société civile dite Société Civile Matabiau. Le nombre de parts que nous désirerions vous céder permet d'avoir un contrôle allant de 60 à 65% selon les sociétés et selon l'ensemble des sociétés. Nous sommes prêts à céder à la Ville de Toulouse l'ensemble de nos parts moyennant la somme de 10 millions payables en 25 ans, capital indexé, intérêts à payer annuellement."

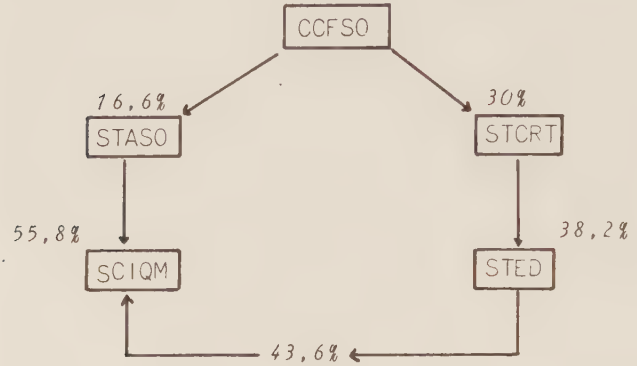
L.Bazerque. Conseil municipal. Séance du 17 mars 1969.

Dix millions de francs, la somme paraissait acceptable et les conditions de paiement pouvaient être négociées. Cela supposait toutefois que la Ville ne se contente pas d'acquérir une partie du capital de la STCRT, ce qui l'intéressait au premier chef, mais qu'elle soit également partie prenante dans trois autres sociétés de transport et dans une société immobilière.

Depuis le déclassement des voies ferrées d'intérêt local, la CCFSO (Compagnie des Chemins de Fer du Sud-Ouest) avait confié l'exploitation des lignes départementales dont elle était concessionnaire à une société tractionnaire, la STASO (Société des Transports Automobiles du Sud-Ouest), qu'elle contrôlait en partie, et qui exploitait les services avec des autobus. La STED avait une activité comparable: depuis sa création au début du siècle, elle gérait quelques lignes d'autobus subventionnées par le Département qui assuraient des liaisons régulières entre Toulouse et un certain nombre de bourgs ruraux de la Haute-Garonne, de l'Ariège et du Gers. Quant à la SCIQM (Société Civile Immobilière du Quartier Matabiau), créée en 1952, elle n'était qu'une filiale de la STASO et de la STED dont le patrimoine consistait essentiellement en garages d'autobus communs aux deux sociétés et qui, assez proches de la gare, étaient assez difficiles d'accès dans le quartier Matabiau (rue Bonrepos).

Les cinq sociétés en cause étaient étroitement imbriquées financièrement et possédaient en outre de nombreux actionnaires communs. L'un d'eux, par exemple, détenait 5,5% du capital de la STCRT, 10% des actions de la STED et 2,6% des actions de la CCFSO. Ce n'était pas, semble-t-il, un cas

isolé. Et il faudrait encore tenir compte des liens familiaux qui unissaient certains porteurs de titres pour avoir une idée précise de l'organigramme réel de ce conglomérat témoin d'un capitalisme archaïque.



A la suite de cette offre d'un groupe d'actionnaires, le projet de société d'économie mixte préparé par la Ville de Toulouse rencontra un écho favorable auprès de la majorité socialiste du Conseil général mais il se heurta à une opposition nette de la Préfecture. L'affaire traîna en longueur et, dans des circonstances peu claires, naquit alors l'idée de racheter non plus 60% environ mais la quasi totalité du capital des cinq sociétés. Présenté par Louis Bazerque en 1970, au nom de la Ville de Toulouse, ce nouveau projet reçut aussitôt l'accord du Conseil général qui accepta même le principe d'une participation au capital de la nouvelle société d'économie mixte qu'on envisageait toujours de créer pour l'exploitation des transports en commun de l'agglomération toulousaine. Une fois encore, le veto des autorités de tutelle fut sans équivoque; le 25 mars 1971, quelques jours après les élections, un arrêté interministériel venait d'ailleurs le confirmer en refusant d'approuver les délibérations du Conseil municipal et du Conseil général sur ces questions.

Il ne faut pas être grand politologue pour deviner sous ces péripéties les luttes d'influence qui n'ont cessé de s'exacerber à l'approche d'une échéance électorale que chaque partie pressentait décisive. Il semble bien que tout ait été mis en oeuvre pour empêcher l'annonce d'une solution avant le scrutin, ce qui aurait vraisemblablement bénéficié à la majorité socialiste sortante.

Mais pourquoi racheter la totalité des parts de la STCRT et des autres sociétés, pourquoi débourser au total quelques 20 millions, alors que dans la première solution envisagée l'acquisition de 60% du capital pour une dizaine de millions suffisait amplement pour donner aux collectivités locales le contrôle des cinq sociétés en cause et leur permettait de créer aussitôt une société d'économie mixte? Un jour, peut-être, il sera possible de faire toute la lumière sur cette curieuse évolution des points de vue. Il n'est pas exclu que, flairant une opération financière fort intéressante, d'autres actionnaires aient rejoint ceux qui avaient fait l'offre de vente initiale. De même, il est vraisemblable que certains porteurs de parts, déjà bien pourvus, se soient empressés de racheter quelques titres supplémentaires jusque là dispersés dans le public, augmentant ainsi leur portefeuille.

Un autre point mérite de retenir l'attention car il a contribué à nourrir bien des polémiques que favorisait le secret entourant les tractations de la municipalité. Que représentaient les 20 millions de francs demandés pour le rachat des cinq sociétés par rapport à la valeur réelle de leur actif?

Si l'on ne considère que la STCRT, société la plus importante, et de loin, son actif total s'élevait alors à 40 millions de francs. Cette somme correspondait essentiellement au matériel roulant (24 millions) et aux terrains et bâtiments d'exploitation (12 millions). Mais, la majeure partie du matériel roulant devait revenir à la Ville ou au Département. En effet, conformément aux traités de concession, les véhicules les plus anciens faisaient obligatoirement l'objet d'un partage entre les collectivités locales et le concessionnaire en fin de contrat. Et pour la quasi totalité des véhicules plus récents, il n'était même pas question d'un partage, ce matériel ayant été acquis grâce à des emprunts contractés par la Ville. Il avait alors été convenu qu'ils seraient en totalité remis à celle-ci en fin de concession, les annuités d'emprunt jusque là payées par le concessionnaire étant alors prises en charge par le budget communal. Dans ces conditions, les trois-quarts environ des apports réels de la STCRT correspondaient uniquement aux terrains et aux immeubles qui, eux aussi, auraient dû revenir pour moitié au moins à la collectivité, si cette clause n'avait pas été éliminée dans le traité lors de sa renégociation en 1929.

Au total, pour les cinq sociétés concernées, l'actif net réellement apporté s'élevait à 20,5 millions de francs dans lesquels terrains et bâtiments intervenaient pour 15 millions environ. A la lecture de ces chiffres, on est en droit de se demander si la réorganisation des transports en commun n'était pas devenue le prétexte d'une opération immobilière d'envergure. De nombreuses voix n'ont d'ailleurs pas manqué pour dénoncer le caractère suspect de ces transactions (Comité d'Usagers, PSU...). Au fond, pour la plus grande satisfaction des actionnaires, les Toulousains risquaient de payer fort cher des terrains

(3,57 hectares pour la STCRT) dont la valeur était calculée par référence au prix du mètre carré à bâtir. La Ville et le Département disaient n'accepter un marché sur de telles bases que dans la perspective de transférer aussitôt les dépôts d'autobus en d'autres lieux moins convoités par la promotion immobilière, ce qui permettrait de récupérer les fonds engagés en utilisant les terrains libérés pour la construction d'immeubles de logements ou de bureaux et justifierait a posteriori l'estimation généreuse du patrimoine des cinq sociétés rachetées par la Ville et le Département. Un doute n'en subsistait pas moins et l'on imagine aisément combien il était facile d'exploiter contre la municipalité sortante des opérations aussi tortueuses qui relevaient un peu trop de la combine — fut-ce à des fins estimables — pour une population déjà sensibilisée aux scandales politico-immobiliers par quelques affaires récentes.

Les élections passées, les négociations n'en furent pas moins reprises sur ces bases par la nouvelle équipe municipale, avec, cette fois, la bienveillante attention de la préfecture.

b) de nouvelles structures.

Dans un premier temps, les cinq sociétés, STCRT, CCFSO, STASO,STED et SCIQM fusionnèrent pour donner naissance à deux nouvelles sociétés: la SNTT (Société Nouvelle des Transports Toulousains) au capital de 20,445 millions de francs, et la CTT (Compagnie des Transports Toulousains), au capital de 786 500 francs.

Parallèlement était créé le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération Toulousaine qui comprenait 18 membres, 9 représentant la Ville de Toulouse, 6 le Département et les trois autres un syndicat intercommunal nouvellement créé par 50 communes de banlieue (Arrêté ministériel du 16 septembre 1972).

Voyait également le jour une société d'économie mixte, la SEMVAT (Société d'Economie Mixte des Transports de Voyageurs dans l'Agglomération toulousaine), dont le capital social de 4 millions de francs était souscrit par la Ville de Toulouse (48%), le Département (12%), le Syndicat intercommunal (5%), des organismes semi-publics (26%) et des personnes physiques ou morales de droit privé (9%) parmi lesquelles on retrouvait quelques anciens actionnaires de la STCRT (J.O. du 25 avril 1973).

La SEMVAT s'engageait à racheter entièrement la SNTT pour 20,445 millions de francs, c'est-à-dire pour la valeur des actions de cette société qui étaient bloquées par la banque toulousaine Courtois. La somme nécessaire à la transaction devait provenir du capital social (4 millions de francs), d'un emprunt auprès de la Caisse des Dépôts, et du produit de la vente des terrains acquis dans l'opération. Il était convenu que les paiements s'échelonneraient sur cinq ans et seraient assortis d'un intérêt de 6%.

Tout était donc en place pour que le nouvel organigramme des transports en commun de l'agglomération toulousaine devienne opérationnel. Les tâches étaient réparties entre le Syndicat mixte, la SEMVAT et la CTT de la façon suivante:

— le pouvoir concédant. C'est le Syndicat Mixte des Transports de l'Agglomération toulousaine (Président: Léon Eckhoutte, président du Conseil général) qui attribuait la concession des transports en commun dans l'ensemble de l'agglomération et devenait ainsi le seul interlocuteur du concessionnaire. La création d'un tel organisme à l'échelle de l'agglomération étendue (l'unité urbaine définie par l'INSEE ne comprenait que 28 communes) constituait une première mais son exemple n'a pas été suivi et dans bien d'autres domaines où une telle coopération aurait été souhaitable, la politique d'isolement communal de la Ville de Toulouse ne fut pas remise en cause après le changement de majorité municipale.

— le concessionnaire. A compter du 1° janvier 1973, et pour une durée de 15 ans, la SEMVAT (Président: Pierre Baudis, maire de Toulouse) se voyait confier l'exploitation de toutes les lignes desservant l'agglomération, qui formaient précédemment les réseaux de ville, de banlieue urbaine et de banlieue suburbaine de la STCRT. Le Département, seul, lui confiait en outre la concession des anciennes lignes rurales issues de Toulouse qui relevaient jusque là de la CCFSO-STASO et de la STED. Mais il était bien précisé:

> *"Le concessionnaire pourra sous-traiter l'exploitation du réseau à une société tractionnaire avec laquelle il passera un contrat... Cette possibilité donnée au concessionnaire ne saurait en aucune façon restreindre les droits et obligations du concessionnaire qui demeure intégralement responsable devant l'autorité concédante."*
>
> Traité de concession. Article 4.

— la société tractionnaire. Sur cette base, pour 15 ans également, la SEMVAT confiait à la CTT la gestion quotidienne des réseaux d'autobus toulousains. Formée, on l'a vu, à partir des cinq anciennes compagnies de transport de voyageurs impliquées dans l'opération de restructuration, cette société privée n'avait reçu qu'une très faible partie de leur actif. Simple tractionnaire, elle se voyait attribuer la responsabilité du fonctionnement des transports en commun mais elle devait s'acquitter de cette tâche avec les moyens matériels (bâtiments, matériel roulant) mis à sa disposition par la SEMVAT. Cette dernière supportait toutes les dépenses, recevait toutes les recettes, fournissait les avances, décidait des investissements et assurait leur financement. En contrepartie, la CTT recevait pour prix de ses services 1% du total des recettes hors taxes et une prime de gestion annuelle calculée en fonction des résultats obtenus.

Dans un tel système, le déficit éventuel de l'exploitation devait être réparti entre les différentes collectivités locales associées dans le Syndicat mixte, à raison de 18% pour le Département, le reste étant partagé entre la Ville de Toulouse et les communes de banlieue en tenant compte de la population de chacune et des résultats ligne par ligne.

A partir du 1° janvier 1973, les transports en commun de l'agglomération toulousaine commencèrent à fonctionner dans le cadre de cette nouvelle organisation. Mais cela supposait une répartition des pouvoirs qui allait à l'encontre d'une tradition solidement établie depuis des décennies, et les mêmes acteurs restant en place avec des rôles différents, il n'était pas évident que la transition pût s'effectuer sans heurts.

En l'absence de communauté urbaine et malgré des rivalités indéniables entre les différentes communes de l'agglomération, l'unification des réseaux et de leur gestion était un gage d'efficacité: un seul pouvoir concédant (le Syndicat mixte) au lieu de deux (la Ville et le Département), un seul concessionnaire au lieu de trois (STCRT, CCFSO,STED), une seule société tractionnaire. Etaient ainsi regroupées sous une autorité unique toutes les lignes d'autobus précédemment exploitées par la STCRT dans l'agglomération urbaine stricto sensu et 24 autres lignes d'intérêt départemental, concédées ou non, qui formaient désormais un réseau dit "interurbain" assurant la liaison entre Toulouse et de nombreux bourgs de la Haute-Garonne ou des départements limitrophes (Gers et Ariège). Au total, un ensemble de lignes dont l'extension correspondait non seulement au périmètre de l'agglomération mais préservait aussi l'avenir en lui associant une véritable "région toulousaine" fonctionnelle, beaucoup plus étendue, dont les contours se dessinaient peu à peu avec le développement des phénomènes de rurbanisation. Restait donc à exploiter ces réseaux de façon efficace et à les adapter à des besoins nouveaux que l'ancien concessionnaire avait le plus souvent ignorés depuis une vingtaine d'années.

Désormais, les collectivités locales étaient en mesure d'imposer à la SEMVAT, à tout moment, les modifications qu'il leur paraîtrait souhaitable d'apporter aux itinéraires et à la consistance des services.

> *"Le concessionnaire est tenu de modifier la consistance des services qu'il exploite... selon les demandes qui lui seront faites par l'autorité concédante."*
>
> Traité de concession. Article 6.

Dans la perspective d'une planification urbaine digne de ce nom, c'était là un atout à ne pas négliger afin de ne pas retomber dans les errements du passé. Pour la première fois dans l'histoire des transports en commun toulousains, le principe d'une prise en charge du déficit d'exploitation par les collectivités locales permettait d'espérer que la

création ou le prolongement d'une ligne ne dépendrait plus uniquement des seuls critères de rentabilité financière immédiate. Encore fallait-il utiliser effectivement cette possibilité, ce qui supposait une volonté politique soutenue en faveur des transports collectifs et l'abandon de pratiques malthusiennes dont la nocivité n'était plus à démontrer. Or, la multiplication des instances de décision ou d'exécution n'allait pas sans inconvénient et pouvait ôter beaucoup d'efficacité à la nouvelle organisation. Dominée par des techniciens convaincus de la nécessité de promouvoir les transports collectifs, la SEMVAT parviendrait-elle à imposer ses vues à la société tractionnaire et à convaincre l'autorité concédante? N'oublions pas que la CTT avait conservé presque intact l'héritage de l'ancienne STCRT (encadrement, méthodes de gestion...), ce qui n'était pas précisément un gage de dynamisme. On ne modifie pas en quelques mois des habitudes et des mentalités façonnées par des décennies de pratiques prudentes et routinières. Quant aux "politiques" du Syndicat mixte, habitués à ne pas utiliser les fonds publics pour assurer le fonctionnement des transports collectifs, parviendraient-ils à penser les problèmes autrement qu'en termes étroitement budgétaires? Dans la meilleure des hypothèses, la nouvelle organisation semblait peu propice à la prise de décisions rapides. On le vit bien au printemps 1976, lorsqu'un conflit du travail opposa le personnel à la direction de la CTT: cette dernière se retourna vers la SEMVAT, qui en référa à son tour au Syndicat Mixte, chacune des parties en cause considérant que le problème n'était pas de sa compétence. De la même façon, la CTT et la SEMVAT constituaient un écran entre les usagers et les collectivités locales ce qui augurait mal d'une gestion plus démocratique des transports en commun. Combien de Toulousains savaient-ils vraiment qu'au-dessus des exécutants, CTT et SEMVAT, le pouvoir réel de décision était entièrement entre les mains de leurs élus? La jeunesse, la compétence et le dynamisme de la petite équipe qui animait la SEMVAT lors de sa création semblaient malgré tout un signe encourageant et l'on pouvait espérer que cela suffirait à vaincre les pesanteurs politiciennes du pouvoir concédant et à secouer un peu la passivité de la société tractionnaire.

Malgré d'indiscutables faiblesses, le dispositif juridique nouveau laissait donc aux collectivités locales beaucoup plus d'initiative que par le passé. Restait à savoir si existait vraiment la volonté politique de rendre aux transports collectifs la place qu'ils n'auraient jamais dû perdre dans l'agglomération toulousaine. Si tel n'était pas le cas sur le moment, quelques mois plus tard, la"crise de l'énergie" devait poser cette question avec une acuité nouvelle. Mais la tâche était immense et l'on ne pouvait, en quelques mois, rattraper un retard accumulé depuis si longtemps.

2. La relance des transports en commun.

A peine opérationnelle, la petite équipe de la SEMVAT multiplia les initiatives pour rendre aux transports en commun droit de...cité. Tirant les leçons des expériences tentées en d'autres villes, elle entreprit d'abord de réconcilier les Toulousains avec leurs autobus en faisant porter les efforts dans trois directions: amélioration technique de l'exploitation, actions tarifaires, extension géographique du réseau.

- de nouvelles conditions d'exploitation.

Jusqu'en 1970, l'utilisation des transports en commun toulousains supposait une longue initiation: pas de plan du réseau à la disposition du public, itinéraires connus des seuls habitués, fiches d'horaires mal présentées et distribuées avec parcimonie, système de tarification particulièrement complexe avec près d'une centaine de titres différents selon les lignes, les jours, la condition des usagers. En fait, les séquelles d'une organisation empirique aggravées par l'insuffisance d'une information qui circulait surtout de bouche à oreille au grand étonnement des nouveaux Toulousains. En quelques années, on entreprit de corriger tout cela: affiches, renseignements téléphoniques, dépliants gratuits, guide-bus annuel, tous les moyens furent utilisés pour diffuser les plans du réseau, les horaires, les possibilités de correspondances, les conditions tarifaires. Chaque arrêt fut enfin doté d'un nom, puis équipé d'un abri. La tâche était immense; elle fut entreprise avec ardeur, à la satisfaction générale, et couronnée, dès 1976, par une grande campagne publicitaire de la SEMVAT. Seuls les observateurs étrangers à la ville ou ceux qui n'avaient pas connu la situation des transports collectifs toulousains dans les années 1960 pouvaient alors s'étonner de la banalité du slogan retenu à cette occasion: *"A Toulouse, prendre le bus, c'est facile!"*

Plus importantes encore apparaissent les modifications qui furent apportées au mode de perception ou de contrôle des titres de transport. Jusqu'au début des années 1970, seules les lignes de ville ne souffraient pas trop de ces opérations grâce à la présence de deux agents dans chaque véhicule, un chauffeur et un receveur. A chaque arrêt, le public prenait place à l'arrière sur une plateforme et l'autobus repartait pendant que le receveur délivrait les billets, rendait la monnaie ou poinçonnait tickets et cartes en possesion d'une minorité de voyageurs qui utilisait ces titres de transport pourtant avantageux. Ce système d'exploitation etait bien sûr très onéreux mais il évitait les graves inconvénients que connaissaient bien les habitués

des lignes de banlieue urbaine et de banlieue suburbaine. Là, c'est le chauffeur qui, à chaque arrêt, faisait aussi fonction de receveur, n'abandonnant sa caisse ou sa pince enregistreuse qu'au moment où tous les usagers embarqués avaient payé ou présenté leurs titres de transport pour oblitération. A certains arrêts très fréquentés, l'opération pouvait se prolonger une bonne dizaine de minutes, ce qui ne manquait pas de perturber gravement toute la circulation, l'autobus stationnant le plus souvent sur la chaussée, en bordure du trottoir. Et le centre ville n'échappait pas à de tels désagréments car les autobus desservant la banlieue y empruntaient les mêmes voies que les autobus de ville, c'est-à-dire des rues qui offraient au mieux trois voies de circulation. Il suffisait donc que deux ou trois d'entre eux, en partance pour les quartiers périphériques ou les communes de banlieue, stationnent en même temps, au même arrêt, pour bloquer la progression normale des autobus urbains et provoquer d'énormes embouteillages. Et cela se produisait bien sûr au moment où la circulation était la plus dense, c'est-à-dire aux heures de pointe, quand les files d'attente s'allongeaient démesurément aux arrêts.

Dès que les moyens matériels furent disponibles, la SEMVAT tenta de résoudre ces problèmes en généralisant le système du self-service. Tous les voyageurs munis d'une carte d'abonnement ou d'un ticket prélevé dans des carnets de dix unités furent invités à poinçonner eux-mêmes leurs titres de transport grâce à l'un des deux ou trois appareils installés dans les véhicules. Sur les lignes de banlieue, on espérait ainsi réduire la durée excessive des arrêts, souvent supérieure à celle du trajet effectif; sur les lignes de ville, cela permettait de supprimer le poste de receveur, chaque service n'étant plus assuré que par un seul agent. Mais pour obtenir des résultats probants, encore fallait-il convaincre les usagers d'acheter de préférence des carnets de tickets ou des cartes d'abonnement, et cela, si possible, dans les kiosques ou chez les commerçants proches des arrêts les plus fréquentés, qui acceptaient de servir d'intermédiaires. En effet, le self-service pouvait ne rien améliorer sur les lignes de banlieue si le chauffeur continuait à délivrer autant de titres de transport qu'auparavant, et il pouvait perturber l'exploitation des lignes de ville si la suppression du receveur obligeait le chauffeur à prolonger la durée des arrêts pour effectuer les mêmes opérations. Les premiers résultats ne furent pas brillants tant il est vrai qu'on ne change pas aisément des habitudes solidement établies. En 1974, près de la moitié des usagers continuaient d'acquitter le prix de leur voyage chaque fois qu'ils empruntaient un autobus, ce qui contribuait à réduire encore la vitesse commerciale, déjà bien médiocre, des transports en commun toulousains. La persuasion se révélant insuffisante, il fallut alors utiliser la dissuasion tarifaire: entre décembre 1973 et

juin 1975, alors que le prix du billet vendu à l'unité, déjà plus élevé, était majoré de 30%, celui du ticket vendu par carnet de 10, ne progressa que de 25%, et l'écart fut encore aggravé l'année suivante avec des hausses respectives de 23% et de 15% en zone 1.

La suppression des receveurs sur les lignes de ville eut, on l'imagine aisément, d'heureuses répercussions sur les dépenses d'exploitation: ainsi, en 1974, ces dernières s'établissaient en moyenne à 4,65 francs par kilomètre parcouru sur la ligne ~~64~~ , équipée en self-service, alors qu'elle s'élevait encore à 6,48 francs sur la ligne 5, toujours exploitée à deux agents.Cela fut mis à profit pour créer des services supplémentaires et accroître les fréquences, de telle sorte que la généralisation de l'exploitation à un seul agent n'eut aucune répercussion sur l'emploi global, l'effectif total employé par la CTT augmentant même de 52 unités en un an pour atteindre 1276 personnes en 1974, dont 986 agents d'exploitation.

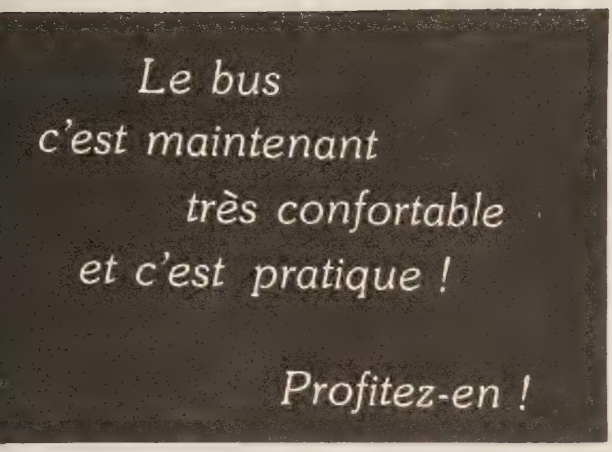
Tous ces efforts s'accompagnèrent d'investissements importants qui permirent de moderniser, de renouveler et d'accroître le parc de matériel roulant. Le confort, la rapidité et, d'une façon générale, les conditions d'exploitation s'en trouvèrent sensiblement améliorées.

Age	Parc d'autobus					
	31.12.1972		31.12.1975		31.12.1975	
moins de 3 ans	95	25,5%	180	43%	212	49,5%
de 3 à 15 ans	132	35,4%	185	44,1%	215	50,5%
plus de 15 ans	146	39,1%	54	12,9%	0	-
TOTAL	373	100	419	100	427	100

Tableau n°25 . Evolution du parc d'autobus (1973-1977).

Source. CTT.SEMVAT

En l'espace de quelques années, l'image de marque des transports en commun toulousains se trouva ainsi modifiée. Mais, au fond, tout cela n'avait rien de vraiment révolutionnaire: on avait simplement rattrapé un retard technique inquiétant. Restait à conquérir ou à reconquérir un large public trop habitué aux moyens de transport individuels pour se laisser facilement convaincre d'y renoncer.



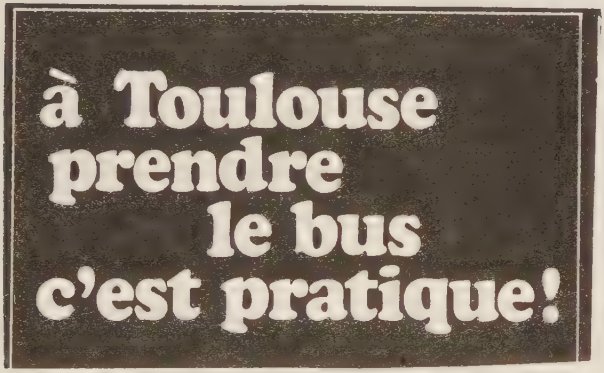


FIG.52. LA CAMPAGNE PUBLICITAIRE POUR COURONNER LES EFFORTS DE RÉORGANISATION DES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'AGGLOMÉRATION TOULOUSAINE.
(1976)

- la politique tarifaire.

A partir de 1973, la politique tarifaire a connu bien des tâtonnements. Trois augmentations furent décidées en décembre 1973, juin 1975 et mai 1976, faisant passer le prix du billet simple, au tarif normal, de 0,90 F. à 1,00F. puis à 1,30 F. et 1,60 F. sur les lignes de ville. Pour éviter que ces hausses importantes n'annulent une partie des efforts consentis par ailleurs afin d'améliorer les transports collectifs, la SEMVAT s'efforça de les moduler en fonction des titres de transport et des zones desservies.

Titres de transport	Prix		Prix d'l voyage		Evolution
	décembre 1973	juin 1975	décembre 1973	juin 1975	
1) Tarif normal					
-billet simple	1,00 F.	1,30	1,00	1,30	+30%
-carnet 10 tickets	8,00	10,00	0,80	1,00	+25%
-carte journalière de 4 voyages. Les 5	10,00	12,00	0,50	0,60	+20%
-carte habdomadaire (6 x 2 voyages)	6,50	7,50	0,54	0,62	+15,4%
2) Tarif réduit *					
-carnet de 5 tickets	2,50	3,00	0,50	0,60	+20%

* essentiellement familles nombreuses

Tableau n°26 . Evolution des tarifs sur les lignes de ville (zone 1). 1973-1975.

Source. CTT/SEMVAT

En décembre 1973 et juin 1975, on l'a vu, l'objectif visé était très clair: il s'agissait, par le jeu des augmentations différentielles, de dissuader les usagers d'utiliser les billets simples afin de réduire le plus possible la durée des arrêts.

En mai 1976, la révision des tarifs s'inspira des mêmes principes mais elle introduisit en outre une appréciable simplification des zones tarifaires dont le nombre fut ramené d'un coup de 8 à 3. A partir de ce moment-là, on ne distingua plus lignes de ville (ex-zone 1) et lignes de banlieue urbaine (ex-zone 2) qui furent regroupées dans la zone A. Sur les lignes de banlieue urbaine, les augmentations s'en trouvèrent nettement atténuées, ce qui témoignait d'une volonté de promotion des transports collectifs

dans les quartiers périphériques, trop longtemps défavorisés. En banlieue suburbaine par contre, le regroupement des anciennes zones eut des conséquences tarifaires plus contrastées et l'opération bénéficia surtout aux usagers des anciennes zones 4, 7 et 8.

Titres de transport (tarif normal)	Prix (en F.) juin 1975		mai 1976 (zone A)	Evolution
- billet simple	-zone 1	1,30	1,60	+23,0%
	-zone 2	1,50		+ 6,6%
- carnet de 10 tickets	-zone 1	10,00	11,50	+15,0%
	-zone 2	11,00		+ 4,5%
- carte journalière (4 voyages) les 5	-zone 1	12,00	12,00	0
	-zone 2	13,50		-11,0%
-carte hebdomadaire (6x2 voyages)	-zone 1	7,50	7,50	0
	-zone 2	8,50		-11,8%

Tableau n°27 . L'évolution des tarifs sur les lignes de ville et de banlieue urbaine (1975-1976).

Titres de transport (tarif normal)	Prix (en F.) juin 1975		mai 1976		Evolution
-billet simple	-zone 3	1,90	zone B	2,30	+21,0%
	-zone 4	2,20			+ 4,5%
	-zone 5	2,50	zone C	3,00	+20,0%
	:				
	-zone 8	3,60			-16,6%
-carnet de 10 tickets	-zone 3	13,50	zone B	17,50	+29,6%
	-zone 4	16,00			+ 9,3%
	-zone 5	18,00	zone C	22,00	+22,2%
	:				
	-zone 8	26,50			-17,0%
-carte hebdomadaire (6 X 2 voyages)	-zone 3	11,00	zone B	11,00	+ 0
	-zone 4	13,00			-15,4%
	-zone 5	15,00	zone C	15,00	+ 0
	:				
	-zone 8	21,50			-30,4%

Tableau n°28 . L'évolution des tarifs sur les lignes de banlieue suburbaine (1975-1976).

Source. C77.SEMVAT

S.E.M.V.A.T. - C.T.T.

AMÉNAGEMENTS DES TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN DE LA RÉGION TOULOUSAINE

TICKETS BUS

Signalisation des points de vente des titres de transport

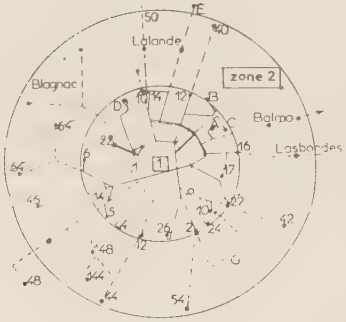
Chers clients,

Nous avons l'honneur de vous informer que la SEMVAT-CTT a procédé à des aménagements et à des modifications de la tarification qui entreront en vigueur le jeudi 27 décembre 1973.

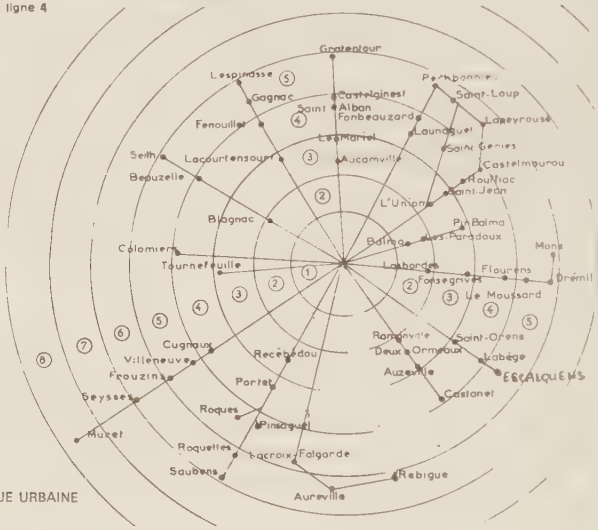
Le sectionnement est supprimé; les communes sont regroupées en zones dont vous trouverez le schéma ci-dessous.

vous dépendez donc :

de la zone 1 ou 2
il est à signaler que la ligne 45 devient ligne 4



ou des zones 3, 4, 5, 6, 7, 8.



AMENAGEMENT
de la ZONE 1 et de la ZONE 2
anciennement réseau VILLE-BANLIEUE URBAINE

ZONE 1

CREATION CARTE HEBDOMADAIRE

Pour vous qui faites la journée continue, pour vous qui avez choisi de payer moins cher, choisissez la carte hebdomadaire (vendue sous forme de carnet).

- Elle comporte 6 journées à 2 voyages.
- Elle n'est soumise à la restriction horaire que pendant 5 jours et uniquement pour le 1er parcours qui doit être effectué dans un autobus quittant son terminus avant 9 h, le 2e parcours à effectuer librement avant 21 h.
- Le 6e ticket de 2 voyages est utilisable à votre convenance un jour ouvrable entre 6 et 21 heures.

ZONE 2

AMENAGEMENT

Les facilités d'emploi ci-dessus sont étendues à la zone 2.

CARTE JOURNALIERE A 4 VOYAGES

Si vous faites 4 voyages par jour ou **si vous utilisez 2 lignes pour votre parcours** : Domicile-Travail.
N'hésitez pas, **une solution** : LA NOUVELLE CARTE JOURNALIERE à 4 VOYAGES

Le 1er parcours doit être effectué dans un autobus quittant son terminus avant 9 h, les trois autres parcours à votre convenance avant 21 heures.
La vente de ce titre se fera sous forme de carnet de 5 cartes.

FIG. 53 .

LA SIMPLIFICATION DE LA TARIFICATION
1. LE DÉCOUPAGE EN 8 ZONES (1973)

deux zones tarifaires

ZONE A

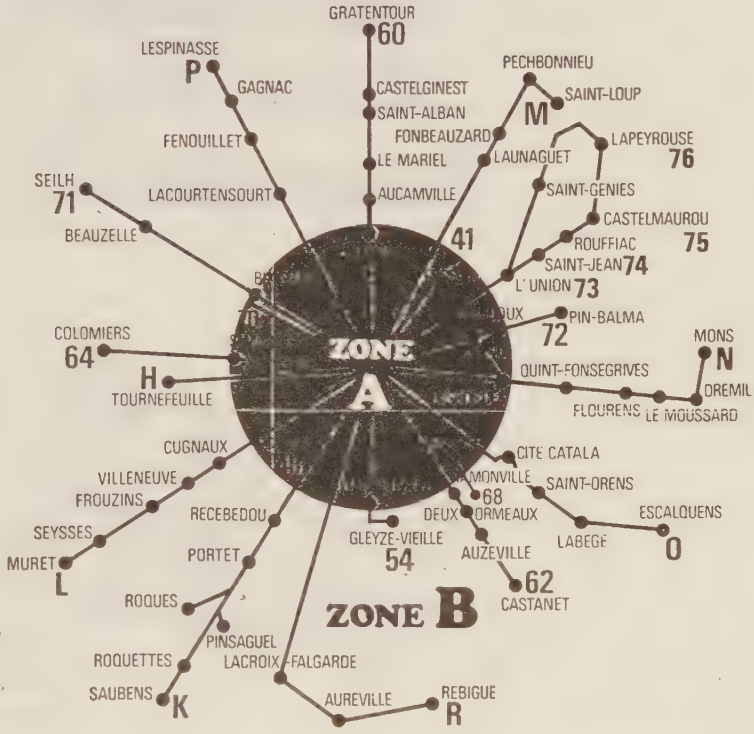
LIGNES

1, 2, 4, 5, 10, 12, 14, 16, 17, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 27, 40, 41, 42, 44, 46, 48, 54, (excepté Gleyze-vieille), 66, 68, (excepté Ramonville), 70, 71 (Blagnac), 72 (Balma), 90, 144, 148.

ZONE B

LIGNES

- 54 Gleyze-Vieille
- 60 Aucamville, St-Alban, Castelignest, Gratentour
- 62 Ramonville, Auzeville, Castanet
- 64 Colomiers
- 68 Ramonville (Midi-Ville)
- 71 Beauzelle, Seilh
- 72 Pin Balma, Flourens
- 73 L'Union
- 74 St-Jean
- 75 Rouffiac, Castelmaurou
- 76 St-Geniès, Lapeyrouse-Fossat
- H Tournefeuille
- K Récébédou, Portet, Pinsaguel, Roques/Garonne, Roquettes Saubens
- L Cugnaux, Villeneuve-Tolosane, Frouzins, Seysses, Muret
- M Launaguet, Fonbeauzard, Pechbonnieu, St-Loup-Cammas
- N Quint-Fonsegrives, Flourens, Dremil-Lafage, Mons
- O St-Orens, Labège, Escalquens
- P Lacourtensourt, Fenouillet, Gagnac, Lespinasse
- R Lacroix-Falgarde, Aureville Rebigue



BARÈME DE TARIFICATION

ZONE A	ZONE B
1 ZONE	1 ZONE
2 ZONES	

2. DEUX ZONES SEULEMENT DEPUIS 1976.

FIG.54.

DE NOUVELLES FACILITÉS TARIFAIRES
POUR LES SALARIÉS ET LES ÉTUDIANTS.

Un an plus tard, en 1977, un nouvel aménagement des zones tarifaires permit d'achever le processus de simplification et de faire mieux accepter de nouvelles hausses. La zone A, qui correspondait à la commune de Toulouse,ne fut pas modifiée et seuls les prix de billets et des tickets y furent légèrement augmentés, respectivement de 6,3 et 8,7%. Par contre, une seule zone subsista pour l'ensemble de la banlieue suburbaine pourtant fort étendue et le réajustement des tarifs qui se traduisit par des augmentations dans l'ancienne zone B (+13% pour le billet et +5,7% pour le ticket) fut tout à l'avantage des usagers de l'ancienne zone C (- 13,4% pour le billet et - 16% pour le ticket).

S'achevait ainsi la réorganisation complète d'un système de tarification beaucoup trop complexe qui avait été légué par l'ancienne société concessionnaire. Le nombre de titres de transport qui était encore de 64 en 1975, se trouvait désormais limité à 13.

Titres de transport	Prix (en F.)			
	1976		1977	
Billet simple	-zone A	1,60	-zone 1	1,70
	-zone B	2,30	-zone 2	2,60
	-zone C	3,00		
Carnet de 10 tickets	-zone A	11,50	-zone 1	12,50
	-zone B	17,50	-zone 2	18,50
	-zone C	22,00		
Carte hebdomadaire (6 x 2 voyages)	-zone A	7,50	-zone 1	7,50
	-zone B	11,00	-zone 2	11,00
	-zone C	15,00		

Tableau n°29 . Evolution des tarifs et nouvelles zones tarifaires sur les lignes de ville et de banlieue. (1975-1976).

Source. *CTT/SEMVAT*

- l'extension de la gratuité.

Ces ajustements tarifaires ont été accompagnés de trois innovations beaucoup plus spectaculaires en faveur de certaines catégories sociales: personnes âgées, chômeurs et handicapés, étudiants et salariés.

Catégorie particulièrement choyée par le nouveau maire de Toulouse, précédemment adjoint chargé des affaires sociales, les personnes du troisième âge se sont vues offrir la gratuité totale des transports en commun à condition de ne circuler qu'en dehors des heures de pointe et en semaine seulement. Il suffisait pour cela qu'elles aient au moins 65 ans. Annoncée au cours d'une conférence de presse le 3 novembre 1972, cette proposition rencontra aussitôt un immense succès. Toutes les personnes intéressées étaient invitées à retirer une demande de "carte orange"* dès le 15 novembre suivant. En une seule journée, 40 000 formulaires furent distibués et, un mois plus tard, 30 000 cartes étaient déjà délivrées (Capitole-Informations. n°2.1973). Les vieux Toulousains furent ainsi nombreux à profiter de l'aubaine pour renouer des relations avec d'anciennes connaissances dispersées dans des quartiers éloignés ou, tout simplement, pour redécouvrir leur ville et sa banlieue dont ils ignoraient souvent le nouveau visage après la vague d'urbanisation des années 1960. Par la suite, cet enthousiasme bien compréhensible des premiers jours ne faiblit nullement, au contraire. De nombreuses voix ne tardèrent d'ailleurs pas à s'élever pour regretter les restrictions apportées à l'utilisation de la carte orange que certaines personnes âgées percevaient presque comme une brimade. Il fallut bientôt accéder à ces voeux et accorder la gratuité des transports en commun aux personnes âgées, quels que soient l'heure et le jour, ce qui fut acquis en 1977.

La gratuité fut également accordée, peu après, aux handicapés et aux demandeurs d'emplois inscrits à l'ANPE.

En même temps que les collectivités locales lui imposaient de transporter gratuitement certaines catégories d'usagers sans cesse plus nombreuses, la SEMVAT proposa aux étudiants et aux salariés des formules d'abonnement, d'abord sur les lignes de ville (1973), puis, progressivement sur l'ensemble du réseau. Avant la révision des tarifs de 1976, la carte d'abonnement coûtait 60,00 F par mois pour les salariés, quelles que soient les lignes utilisées, et 35,00 F seulement pour les étudiants, mais pour les lignes de ville uniquement (zone 1). Dans un cas comme dans l'autre, le nombre de voyages n'était pas limité. Ces prix, trop élevés, expliquent sans doute l'audience limitée que rencontra cette initiative. Pour une moyenne de deux voyages par jour, cinq jours par semaine, en utilisant les traditionnels carnets de 10 tickets, la dépense totale ne s'élevait en effet qu'à 40,00 francs. L'abonnement mensuel ne devenait donc vraiment intéressant pour les salariés que s'ils empruntaient au moins quatre fois les autobus dans la même journée, ce qui devenait de plus en plus rare avec la généralisation de la journée continue. Quant à effectuer deux voyages quotidiens en empruntant deux lignes à l'aller et au retour, donc en payant quatre fois comme c'était la règle à Toulouse, la structure du réseau était

* la carte orange est délivrée à toutes les personnes âgées de plus de 65 ans qui en font la demande. Elle leur donne accès gratuitement aux transports en commun. Elle n'a donc aucun rapport avec la carte orange utilisée en région parisienne qui correspond à un abonnement payant.

telle qu'il fallait être privé de tout moyen de transport individuel pour se lancer dans une aventure aussi mal commode qui allongeait considérablement le temps de parcours.

Devant cette réticence des usagers, la SEMVAT ne perdit pas espoir et une nouvelle expérience fut tentée en 1976, celle de la "carte verte", présentée par la publicité comme un "passeport pour les transports". Valable sur toutes les lignes du réseau, elle était délivrée aux seuls salariés sur présentation d'une attestation de l'employeur, et elle ne coûtait que 46,00F. Pour deux voyages quotidiens, cinq jours par semaine, cela mettait le prix de la course en autobus à 1,15 franc. Sur les lignes de ville et de banlieue urbaine (zone A), la carte verte utilisée dans ces conditions ne présentait donc toujours aucun avantage par rapport aux carnets de 10 tickets. Par contre, en banlieue suburbaine (zones B et C), elle permettait d'économiser de 22 à 42 francs par mois selon les zones. Instaurée à la même époque et offrant des avantages comparables, la carte orange de la RATP rencontra le succès que l'on connaît.Mais à Toulouse,où le réseau de transports collectifs n'offrait pas des possibilités aussi riches et variées, les résultats furent beaucoup moins encourageants.

Gratuité, abonnements, toutes ces mesures vinrent ainsi s'ajouter aux tarifs réduits dont continuèrent à bénéficier les familles nombreuses qui comptaient au moins trois enfants. Instauré dès l'entre-deux-guerres, cet avantage ne fut pas remis en question. Mais pour aussi diversifiée qu'elle fût, la politique tarifaire n'était qu'un moyen parmi d'autres pour reconquérir des usagers ou en conquérir de nouveaux. Sans une adaptation du réseau à la structure géographique de l'agglomération, il était à craindre que tous les efforts techniques et tarifaires ne soient bien mal récompensés. Or, en ce domaine, le retard accumulé depuis un quart de siècle ne rendait pas la tâche aisée.

— les modifications du réseau.

Années	Ville et banlieue urbaine		Banlieue suburbaine		Total	
	km	nb de lignes	km	nb de lignes	km	nb de lignes
1935	127,3	26	211	12	338,3	38
1952	113,2	25	211,3	12	324,5	37
1965	128,8	22	215,7	15	344,5	40
1970	139,6	25	217,6	16	357,2	41
1977	217,4	30	227,6	15	445	45

Tableau n°30 . Evolution de la longueur du réseau. (1935-1977)

Source. STCRT. C77.

Le tableau ci-dessus permet de mesurer l'effort entrepris pour étendre le réseau d'autobus légué à la SEMVAT par la STCRT: 88 kilomètres supplémentaires en sept ans (1970-1977), soit une augmentation de 25%, sans commune mesure avec celle enregistrée au cours des 35 années précédentes. Ce sont les lignes de ville et de banlieue urbaine, celles qui desservaient donc la seule commune de Toulouse, qui ont bénéficié de la nouvelle politique de l'offre, totalisant à elles seules 88% des extensions alors que le réseau de banlieue suburbaine s'enrichissait à peine de 10 kilomètres.

Le retard accumulé depuis un demi-siècle, la nécessité de parer au plus pressé n'ont cependant pas permis de repenser entièrement la carte des réseaux dont la structure est restée bien proche de celle des années 1930. Sur les réseaux de ville et de banlieue urbaine, les 78 kilomètres supplémentaires correspondent soit à des prolongements de lignes anciennes (35 kilomètres environ), soit à des créations de lignes (43 kilomètres). En effet, si pratiquement tous les tracés des lignes anciennes ont été conservés, les terminus ont été systématiquement déplacés vers la périphérie. Ces modifications s'imposaient souvent depuis de longues années — prolongement du 2 jusqu'à la faculté des sciences de Rangueil...— et, en ce domaine encore, la SEMVAT n'a fait que rattraper un inquiétant retard. Par contre, dans le centre ville, certains déplacements de terminus apparaissent plus contestables; souvent imposés par les circonstances, pour un temps limité, ils témoignent plus rarement d'une volonté de réorganiser le fonctionnement des services . Tel fut le cas, en particulier, des modifications consécutives à l'ouverture du grand chantier pour l'aménagement d'un vaste parking souterrain sous la place du Capitole. Il fallut déplacer toutes les têtes de lignes qui se trouvaient fixées à cet endroit depuis l'époque des omnibus hippomobiles et des premiers tramways électriques. Au lieu de les reporter en amont des itinéraires, à l'endroit où les autobus pénétraient dans le centre ville, on a préféré prolonger presque toutes les lignes et leur faire traverser entièrement le vieux noyau urbain dont la voirie était déjà bien encombrée. Ainsi, les autobus de la ligne C (aujourd'hui 27) qui assuraient la liaison Capitole-Soupetard continuèrent-ils leur course par les rues d'Alsace et du Languedoc jusqu'à la place Saint-Michel. De même, la ligne A (aujourd'hui 18) venant de Jolimont et précédemment limitée à la place du Capitole desservit au-delà les rues d'Alsace et de Metz afin d'atteindre son nouveau terminus fixé sur la rive gauche, au Cours Dillon, à l'extrémité du Pont-Neuf. Une fois les travaux achevés, seules quelques têtes de lignes furent rétablies place du Capitole, ce qui priva ce secteur de la ville d'une animation qui en faisait depuis près de deux siècles le centre de la vie toulousaine. Imposés par les

circonstances et confirmées ensuite, ces modifications des tracés dans le centre ville présentaient à la fois des avantages et des inconvénients. Des avantages incontestables pour les usagers venant des quartiers périphériques ou de la banlieue, qui pouvaient ainsi accéder plus facilement à n'importe quel point du centre ville à un moment où, précisément, commerces, administrations et services rares, longtemps concentrés dans un espace restreint, avaient tendance à proliférer dans l'ensemble du vieux noyau urbain. Mais les inconvénients étaient aussi évidents car le déplacement des terminus provoquait une augmentation de la circulation des autobus sur les deux axes les plus fréquentés de la zone centrale, les rues d'Alsace et de Metz. Et la création de couloirs réservés aux transports en commun sur ces deux voies ne réglait rien. Si dans un sens les autobus progressaient un peu mieux — mais à certaines heures on comptait déjà près d'une centaine d'autobus dans le couloir réservé de la rue d'Alsace —, le trajet de retour s'effectuait beaucoup plus lentement au milieu du flot d'une circulation automobile de plus en plus intense. Offrant au mieux trois voies de circulation après l'interdiction totale du stationnement, ni la rue d'Alsace ni la rue de Metz ne permettaient d'aménager un couloir pour les autobus dans chaque sens, sauf si l'on y interdisait les voitures particulières.

A ces modifications qui affectèrent les anciennes lignes, s'ajoutèrent des créations qui furent souvent le simple dédoublement de certains services. Des lignes de banlieue que, faute de mieux, certains habitants des quartiers neufs de la périphérie utilisaient régulièrement, retrouvèrent peu à peu leur vocation première et des conditions d'exploitation moins désastreuses (cf. ci-dessus chapitre IV. 3c). Dérivées des lignes 44 et 48, les lignes 144 (1970) et 148 (1972) permirent une desserte du Mirail beaucoup mieux adaptée aux besoins de la population. De la même façon, les liaisons avec la cité Amouroux furent améliorées par l'établissement d'une ligne nouvelle n°21 (1975) qui doublait par un itinéraire différent la ligne 20 (ex-B), elle même issue d'une réorganisation des lignes A et C, quelques années auparavant. A signaler également, bien que plus spécialisés, la mise en place de services d'autobus destinés au public étudiant pour relier les cités universitaires Chapou et D.Faucher aux universités de Rangueil et du Mirail. Enfin, prévue depuis 1902, une ligne circulaire vit aussi le jour grâce au prolongement de la ligne 1 (Ponts-Jumeaux- Saint-Michel) à ses deux extrémités,ce qui assurait la desserte des boulevards de rive gauche (allées Charles de Fitte) par le pont des Catalans au nord, et le pont Saint-Michel au sud. Exploitée par des minibus circulant dans les deux sens, cette ligne n'a jamais rencontré un grand succès auprès du public.

Il ne faisait aucun doute — et les responsables de la SEMVAT en avaient bien conscience — que ces aménagements étaient insuffisants et qu'il faudrait bien un jour remettre en chantier la carte d'un réseau hérité d'une époque révolue au lieu de multiplier les retouches de détail. A force de déplacer des terminus, de prolonger des lignes sans revoir le plan d'ensemble, certaines incohérences, voire des double emplois ne manquaient pas d'apparaître. Mais la tâche n'était guère facile car le tissu urbain, dans le centre en particulier, imposait des contraintes énormes. Et se lancer dans pareille aventure immédiatement, c'était aussi courir le risque de déconcerter bon nombre d'usagers très attachés à leurs habitudes, à un moment où tout était mis en oeuvre pour les rendre plus fidèles encore aux transports en commun. La réorganisation spatiale du réseau ne pouvait d'ailleurs se concevoir qu'en étroite liaison avec les services responsables de la circulation générale dans la ville, après qu'auraient été définies les grandes options en matière d'aménagement urbain. Or, le SDAU qui était en cours d'élaboration dans les années 1972-1975 envisageait la réalisation d'un transport en commun en site propre (TCSP) dans l'agglomération. Il était donc logique et prudent d'attendre les suites qui seraient données à cette proposition avant de mettre à l'étude une restructuration de tout le réseau d'autobus autour de ce qu'on appelait déjà un "métro léger" et qui deviendrait peut-être l'épine dorsale du système de transports en commun dans l'agglomération toulousaine des années 1980-1990.

3. Les premiers résultats de la politique de promotion des transports en commun.

Lorsqu'en 1973, la SEMVAT prit en charge la gestion des transports en commun dans l'agglomération toulousaine, la situation était catastrophique. L'année précédente, le nombre de voyageurs transportés avait été l'un des plus faibles, en période normale, depuis la première guerre mondiale. Et sur les seules lignes de ville, autrefois desservies par les tramways électriques, il fallait même remonter à 1910-1911 pour trouver un trafic aussi réduit. Depuis 1963 la fréquentation des transports en commun n'avait cessé de diminuer et, malgré la croissance rapide de la population, les autobus toulousains avaient perdu plus de 25% de leur clientèle en moins d'une décennie.

Dès 1974, les mesures prises pour "relancer" les transports collectifs mirent un terme à cette inquiétante dégradation et, pour la première fois depuis dix ans, le nombre de voyageurs augmenta cette année- là, enregistrant même un gain appréciable de 8%. C'était l'amorce d'un

renversement de tendance qui se confirma en 1975, puis en 1976, où avec 52 millions de voyageurs transportés, le record de 1963 fut égalé. Deux ans plus tard, c'est le cap des 60 millions qui était franchi: en six ans, la progression avait été de 50%.

a) l'offre de transport.

C'est en ce domaine surtout que la SEMVAT prit le contrepied de la politique menée depuis un demi-siècle. Alors que la STCRT s'était toujours efforcée de limiter le nombre de kilomètres parcourus pour maintenir, voire améliorer, le rapport voyageurs/kilomètres sur chaque ligne, à partir de 1973, c'est l'attitude inverse qui l'emporta. Au lieu d'adapter avec retard l'offre à la demande effective, la SEMVAT s'efforça, au contraire, d'accroître l'offre et d'améliorer sa qualité dans l'espoir de capter la demande potentielle. Entre 1972 et 1975, le nombre de places-kilomètres fut ainsi augmenté de 20,6% et la reponse du public justifia largement l'effort entrepris. En 1974, sur les lignes promotionnées, celles qui bénéficiaient d'aménagements importants — prolongements, matériel neuf, fréquences accrues... — le nombre de voyageurs progressa de 27% pendant que sur les autres lignes on n'enregistait qu'un gain de 2,45%.

Années	Kilomètres parcourus* (en millions)
1972	9,8
1973	10,1
1974	11,3
1975	12,0
1976	12,0**
1977	12,1**
1978	13,4

* kilomètres utiles
** au cours de ces deux années, des grèves ont perturbé le service pendant plusieurs jours.

Tableau n°31 . L'offre de transport.(1972-1978).

Source. SEMVAT

En dépit de résultats encourageants et malgré la révision régulière des tarifs, une telle politique de l'offre n'était pas sans incidence sur l'équilibre financier de l'exploitation. Mais pour réussir, pour ramener vers les transports collectifs des usagers qui ne les

utilisaient plus ou qui ne les avaient jamais utilisé, il fallait agir vite, prendre des risques tout en ayant conscience qu'il faudrait revenir un jour à plus de prudence, dès que s'accentuerait trop nettement la distorsion entre la progression du trafic et celle de l'offre. Les collectivités locales, qui acceptaient de jouer le jeu en supportant un déficit de plus en plus lourd, ne manqueraient pas de le rappeler. En attendant, le public semblait répondre très favorablement. Mais comment interpréter l'augmentation du nombre des voyageurs? Les actions de promotion des transports collectifs avaient-elles effectivement contribué à limiter l'usage des moyens de transport individuels? N'avaient-elles pas, aussi, révélé de nouveaux besoins qui ne pouvaient être satisfaits auparavant en l'absence d'une politique tarifaire attentive aux difficultés de certaines catégories sociales défavorisées?

a) le trafic.

En 1978, si les autobus transportèrent sur les lignes régulières 60,6 millions de voyageurs, soit 20 millions de plus qu'en 1973, on ne pouvait ignorer que 60% du trafic supplémentaire étaient imputables aux voyageurs transportés gratuitement, en particulier aux personnes du troisième âge (10 millions en 1978). L'extension de la gratuité à différentes catégories sociales semblait ainsi contribuer pour une part essentielle aux bons résultats mis en avant par la SEMVAT: les voyageurs payants qui alimentaient 95% du trafic en 1972, n'intervenaient plus que pour 87% en 1975 et pour 72,5% seulement en 1978.

Années	Nombre de voyageurs (millions)		
	payants	gratuits	total
1972	37,3	1,8	9,8
1973	36,1	4,1	40,2
1974	38,3	5,3	43,6
1975	40,4	6,2	46,6
1976	40,1	9,2	49,3
1977	42,0	10,7	52,7
1978	44,0	16,6	60,6

Tableau n°32 . L'évolution du trafic des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse. (1972 - 1978).

Source. SEMVAT

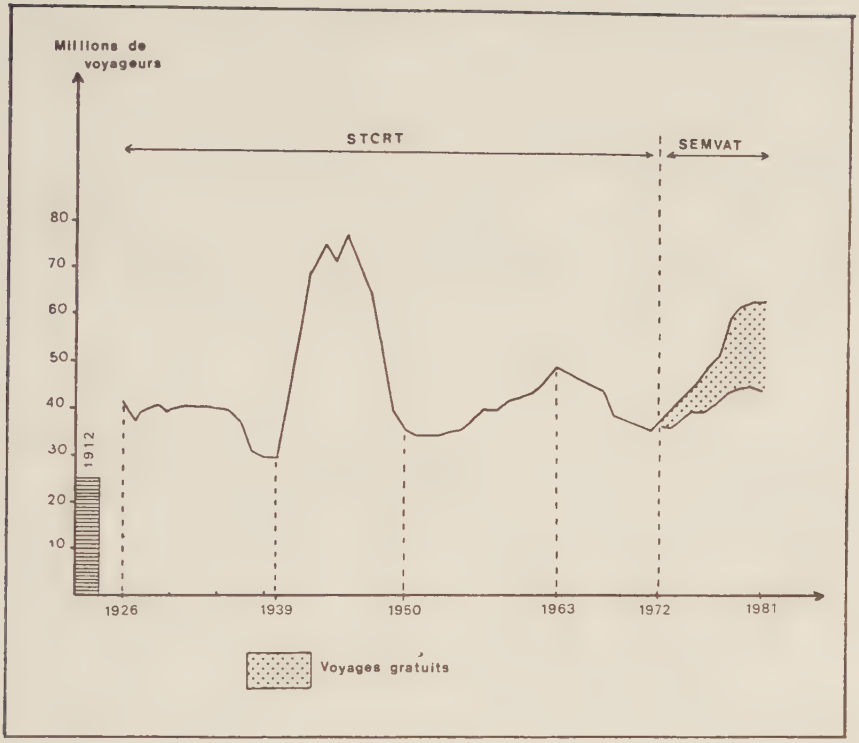


FIG. 55 . L'ÉVOLUTION DU TRAFIC SUR LES RÉSEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN DE L'AGGLOMÉRATION DE TOULOUSE ENTRE 1926 ET 1981.

En provoquant un transfert d'une catégorie à l'autre, l'extension de la gratuité a, de toute évidence, freiné la progression du nombre de voyageurs payants; mais dans le même temps, elle a suscité une demande nouvelle qu'il est bien difficile d'estimer . Les résultats obtenus jusqu'en 1978 n'en justifiaient pas moins l'effort de promotion des transports collectifs. Certes, les nouveaux usagers qui renoncèrent à l'usage des moyens de transport individuels furent sans doute peu nombreux, mais l'augmentation du nombre des voyageurs payants indique au moins que, contrairement à la période précédente, les transports collectifs avaient réussi à canaliser une partie de la demande nouvelle de déplacements qu'induisaient la croissance démographique et la mobilité accrue de la population. D'ailleurs, en 1976, avec une moyenne de 98 voyages par habitant et par an, le réseau toulousain se classait à une place fort honorable parmis ses homologues des grandes villes françaises, loin derrière celui de Lyon (147 voyages) ou celui de Saint-Etienne (124), mais devant ceux de Bordeaux (92), Strasbourg (92), Nice (72) ou Grenoble (59).

c) *le déficit*.

Bien que les recettes aient toujours couvert la moitié environ des dépenses, le déficit a augmenté de quelques 70% en francs constants entre 1974 et 1978; mais la moitié seulement en incombait aux collectivités locales, l'autre moitié étant compensée par le produit du "versement transport".

Créé en Région parisienne en 1971, le versement transport a été étendu aux grandes villes de province par une loi de 1973. Dans l'agglomération toulousaine, à l'intérieur du périmètre urbain relevant du Syndicat mixte, tous les employeurs de 9 salariés ou plus y furent presque aussitôt assujettis et durent verser à ce titre 1% de la masse salariale. Collectés par l'URSSAF, ces fonds redistribués aux organisateurs de transports collectifs pouvaient être utilisés pour compenser les réductions tarifaires consenties aux salariés, pour financer des actions visant à améliorer, réorganiser ou étendre des services de transports collectifs, et pour des investissements spécifiques à ces mêmes transports, l'achat de matériel roulant neuf par exemple. Dans l'agglomération toulousaine, la SEMVAT se voyait ainsi attribuer l'essentiel du versement transport dont le montant total atteignait 63 millions de francs en 1978, mais elle ne pouvait guère en utiliser que les deux tiers pour résorber son déficit d'exploitation (compensation des tarifs réduits des seuls salariés et actions de promotion). En excluant la possibilité d'affecter la totalité du versement transport à la couverture du déficit, le législateur favorisait une politique d'investissements qui explique le renouvellement rapide du matériel et l'augmentation du parc d'autobus entre 1974 et 1978.

Restait donc à la charge des collectivités locales, ce qu'on serait tenté d'appeler le "déficit vrai", c'est-à-

dire 37 millions en 1978, soit 0,61 franc par voyageur ou 68 francs par habitant de l'agglomération.

Années	Déficit (en F.)	dont à la charge des collectivités
1974	33 600 992	20 717 816
1975	48 117 669	26 669 143
1976	61 933 266	27 807 429
1977	76 731 208	36 063 913
1978	82 819 000	37 618 000

Tableau n°33 . Le déficit des transports collectifs dans l'agglomération toulousaine. (1974 -1978)

Source: SEMVAT rapports financiers.

Réparti entre les membres du Syndicat Mixte (18% pour le Département, le reste à raison de 84,5% pour la Ville de Toulouse et de 15,5% pour le syndicat intercommunal des communes de banlieue), le déficit peut être analysé comme la contrepartie d'une politique de solidarité: sur la base d'une recette moyenne de 1,14 franc par voyageur payant en 1978, le transport des voyageurs bénéficiant de la gratuité totale représentait déjà 19 millions et, en fin de compte, la perte résultant d'une insuffisance tarifaire et des réductions consenties aux étudiants abonnés ou aux familles nombreuses — réductions non compensées par le versement transport — n'atteignait guère plus, soit 0,42 franc par voyageur payant. En 1978, tout se passait donc comme si la collectivité avait pris en charge, outre le coût du transport des voyageurs bénéficiant de la gratuité, 27% du prix réel des voyages effectués par les autres usagers. Etait-ce vraiment une contribution excessive au regard des coûts sociaux qu'aurait entraîné une utilisation plus fréquente des moyens de transport individuels en l'absence de transports collectifs attractifs? D'ailleurs, si l'on ajoute aux recettes, la part du versement transport affectée à la compensation des réductions tarifaires accordées aux salariés, — ce qui semble logique — cette question ne se pose même pas:la recette moyenne par voyageur payant atteignant alors un niveau tel que le manque à gagner lié aux voyages gratuits, estimé sur cette base, représentait pratiquement l'équivalent de la contribution financière des collectivités locales.

Mais la gratuité induisait-elle vraiment, comme on l'a prétendu, une "surconsommation de transport" telle que les dépenses de fonctionnement s'en trouvaient grave-

BILAN FINANCIER 1977

RESEAU CONCEDE A LA SEMVAT PAR LE SYNDICAT MIXTE DES TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

1. DEFICIT D'EXPLOITATION DE LA CTT (société tractionnaire)	52 784 950 F.

2. COMPTE SEMVAT

- SUBVENTION D'EQUILIBRE VERSÉE A LA CTT	52 784 950
- RÉMUNÉRATION DE LA CTT	561 980
- PRIME DE GESTION CTT	510 313
- AMORTISSEMENTS	10 498 331
- FRAIS FINANCIERS (intérêts des emprunts)	6 574 018
- INDEMNITE D'USAGE SNTT ET INDEMNITES SUR ACTIONS SNTT *	3 144 592
- FONCTIONNEMENT DE LA SEMVAT	1 158 508
- DIVERS (loyers, cartes grises, études, information du public...)	1 498 516
DEFICIT D'EXPLOITATION SEMVAT	76 731 208

3. COMPTE SYNDICAT MIXTE

- VERSEMENT TRANSPORT	
-COMPENSATION TARIFS SALARIÉS	12 320 338
-PROMOTION-AMÉLIORATION	14 069 000
-INTERÊT DES EMPRUNTS	6 591 826
- VERSEMENT TRANSPORT	
-INVESTISSEMENTS	4 754 999
-ANNUITÉ D'EMPRUNTS	2 367 647
- AIDE FISCALE 1975	591 987
- DIVERS	- 28 502
TOTAL RESSOURCES	40 667 295
SOLDE A LA CHARGE DES COLLECTIVITES	36 063 913

Source. SEMVAT. Rapport financier 1977

* charges consécutives à la procédure adoptée en 1972 pour la cession de l'actif des anciens concessionnaires à la SEMVAT.

- Pour le réseau interurbain concédé à la SEMVAT par le seul Département, l'exploitation se soldait par un déficit de 3 664 150 F. dont 2 738 955 F. restaient à la charge du Département.
- L'exploitation du réseau libre interurbain (non concédé) laissait un déficit de 1 649 912 F. pour la SEMVAT.

affectées? Son extension n'a-telle pas révélé, au contraire, l'ampleur des besoins de certaines catégories sociales en matière de transports collectifs? Jusqu'alors on parlait des usagers "captifs" des transports en commun pour désigner la population qui ne pouvait utiliser un moyen de transport individuel; n'y avait-il pas, aussi, des usagers "exclus" que des ressources insuffisantes condamnaient à la solitude géographique dans un espace urbain dont la variété leur était inaccessible? Si tel était le cas, on ne saurait s'étonner que la gratuité dans les transports en commun ait été perçue par de très nombreuses personnes âgées non comme un secours supplémentaire, mais comme la reconnaissance d'un droit, le droit à la ville et, plus précisément,le droit au centre ville dont elles se trouvaient rejetées au fur et à mesure que les opérations de rénovation ou de réhabilitation refoulaient les logements sociaux vers les quartiers périphériques.

Quoi qu'il en fût, les collectivités locales refusaient l'idée d'un déficit d'exploitation qui irait en augmentant sans cesse. Considérant que l'effort entrepris depuis 1973 avait été immense, elles en vinrent ainsi à exiger de la SEMVAT une politique de rigueur, plus soucieuse des deniers publics. Puisqu'il s'avérait que la croissance de l'offre anticipant sur la demande potentielle n'apportait plus qu'un nombre de plus en plus limité de voyageurs payants supplémentaires, ne pouvait-on envisager de stabiliser cette offre — ce qui freinerait la progression des dépenses d'exploitation — tout en s'efforçant de mieux satisfaire la demande? Une ère nouvelle s'ouvrait pour les transports en commun toulousains. Celle des grandes réformes soutenues par les collectivités locales concédantes mais acceptées avec réticence par la compagnie tractionnaire, semblait terminée. "*Mieux faire à égalité de moyens*", telle était désormais la consigne donnée à la SEMVAT (rapport d'activité. 1977). Une pause semblait nécessaire pour mesurer l'impact des réformes engagées depuis cinq ans. Elle pouvait être utilisée pour préparer l'avenir:si la décision de réaliser un métro léger se concrétisait c'est tout le réseau d'autobus qui serait à réorganiser en tirant les leçons des succès et des échecs passés. Mais en attendant, il ne pouvait être question de revenir aux erremements malthusiens des années 1950-1960, et l'on espérait bien éviter une nouvelle régression du trafic en redéployant dans l'espace les moyens existants. Si nul ne contestait vraiment la nécessité d'une telle pause, les plus lucides pouvaient craindre qu'elle ne se prolonge dangereusement.

VII . UN METRO A TOULOUSE?
REMEDE A LA CRISE DES TRANSPORTS URBAINS OU ENJEU POLITIQUE ?
(1978 - 1984)

Imposée par les collectivités locales concédantes soucieuses de contenir la progression du déficit de l'exploitation des transports en commun, la pause amorcée en 1978 se prolonge de façon inquiétante. Pourtant, après plusieurs années qui avaient vu se multiplier les actions de promotion des transports collectifs dans l'agglomération toulousaine, tout pouvait laisser croire qu'il s'agissait surtout de faire un bilan un peu plus approfondi des résultats obtenus avant d'effectuer des choix essentiels engageant l'avenir pour plusieurs décennies. Dès le 24 mars 1980, la décision du Syndicat mixte semblait d'ailleurs confirmer cette interprétation puisque, à l'unanimité, les collectivités locales concernées donnaient leur accord pour réaliser un métro léger qui utiliserait des véhicules de type tramway français et qui dans un premier temps, comprendrait trois lignes *"pouvant suivre un tracé souterrain"*.

Depuis, plus rien ou presque. Le débat s'enlise sur des questions relatives aux différents tracés possibles dans le centre ville, aux diverses solutions techniques et à leurs coûts.

Un métro à Toulouse? L'idée recueille une telle adhésion qu'on s'étonnerait presque de ne pas l'avoir considérée avec sérieux beaucoup plus tôt. Ainsi, à la veille du renouvellement des conseils municipaux, en 1983, nul ne pouvait songer à combattre un projet aussi populaire; ni le Président du Conseil général, qui présidait aussi le Syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération toulousaine, ni le Maire de Toulouse, président de la SEMVAT, société d'économie mixte concessionnaire. Ni l'un ni l'autre ne pouvait donner l'impression de manquer d'audace dans un domaine aussi essentiel pour la vie quotidienne de leurs concitoyens et pour l'avenir de la cité, car les problèmes des transports urbains étaient bien sûr un des thèmes majeurs de la campagne électorale. Or, le premier espérait bien que ses amis socialistes retouveraient la majorité au Conseil municipal de Toulouse alors que le second entendait transmettre son mandat à son fils qui conduisait une coalition modérée et conservatrice

proche de celle qui, en 1971, lui avait permis d'enlever aux socialistes la direction des affaires municipales.

Mais un métro pour quoi faire? Telle est la question fondamentale que chaque partie a refusé de poser publiquement feignant de croire la réponse évidente. Or, la réponse n'était pas aussi simple qu'on pouvait l'imaginer, et elle supposait peut-être des choix politiques difficiles à expliciter en période électorale, au point que certains espéraient sans doute, en secret, pouvoir les réduire à de simples choix techniques. L'accord s'étant réalisé très tôt sur le principe d'un métro léger, chacun ayant ainsi évité que l'adversaire ne s'attribue la paternité du projet, un consensus suspect semblait en effet s'être établi pour circonscrire le débat autour de quelques problèmes techniques ou des variantes de tracé. Depuis 1980, chaque nouvelle proposition a entraîné des études supplémentaires, qui ont alimenté à leur tour controverses et surenchères et retardé d'autant l'ouverture des premiers chantiers, au point que l'on a un peu perdu de vue l'essentiel, c'est-à-dire le rôle exact que l'on se propose d'assigner aux transports collectifs dans la vie et l'organisation futures de l'agglomération toulousaine.

1. L'exploitation des transports en commun depuis 1978.

Depuis 1978, dans l'attente vaine d'une décision concernant la réalisation concrète du métro léger, la SEMVAT s'est efforcée de manoeuvrer au plus juste, conformément aux instructions reçues du pouvoir concédant: "faire mieux à égalité de moyens", c'est-à-dire maintenir le trafic à un haut niveau, voire l'accroître un peu, sans aggraver le déséquilibre financier de l'exploitation.

Les résultats en font foi, le pari a été tenu. Au cours des années 1979, 1980, 1981, le nombre de voyageurs transportés est resté pratiquement stable, bien qu'en 1981, pour la première fois depuis une décennie, le trafic imputable aux seuls voyageurs payants ait marqué un léger recul (-1,7%) à peine compensé par l'augmentation des voyageurs transportés gratuitement.

Années	Nombre de voyageurs (millions)		
	payants	gratuits	total
1977	42,0	10,7	52,7
1978	44,0	16,6 *	60,6
1979	45,0	18,1	63,1
1980	45,2	18,5	63,7
1981	44,5	19,4	63,9

* les restrictions à l'usage de la carte orange (3° âge) ont été supprimées.

Tableau. 34 . Evolution du trafic (1977-1981)

Source. SEMVAT

Quant au déficit, en francs courants et avant toute compensation, il est passé de 82,8 millions de francs en 1978 à près de 108 millions en 1981, ce qui représente une assez sensible régression en francs constants, de l'ordre de 10% environ, la part restant à la charge des collectivités locales diminuant elle aussi de quelques 8%, toujours en monnaie constante.

Années	Déficit (francs courants)	
	Total *	à la charge des collectivités
1978	82 819 000	37 618 000
1979	86 263 071	40 204 543
1980	95 443 702	44 268 334
1981	107 959 489	50 182 349

Tableau n° 35. Le déficit des transports collectifs urbains (1978 - 1981).

* avant toute compensation, amortissements inclus.

Source. SEMVAT.

Pour réussir à ne pas trop hypothéquer les acquis indiscutables des années 1973-1978, il a fallu beaucoup de persévérance et une vigilance soutenue afin d'ajuster de façon efficace une offre de transport pratiquement stabilisée en volume à une demande variée et en constante évolution. Dès 1978, cette adaptation presque quotidienne des services aux besoins supposés des usagers a été facilitée par l'élimination de la CTT qui a donné à la SEMVAT la maîtrise directe de l'exploitation.

a) la réorganisation juridique de 1978.

Afin de rendre plus effectif leur contrôle sur la politique générale des transports en commun, sur son exécution, et sur l'emploi de fonds publics (Cf. Rapport d'Alex Raymond au Conseil général, séance du 9 juin 1978), au début de l'été 1978, le Conseil général de la Haute-Garonne et le Conseil municipal de Toulouse approuvèrent la décision prise par leurs représentants au sein du Syndicat mixte des transports de l'agglomération toulousaine et acceptèrent de résilier le traité de concession qui, depuis 1972, liait le Syndicat mixte et la SEMVAT. En conséquence le traité par lequel la SEMVAT avait confié à la CTT, société privée, l'exploitation du réseau se trouvait sans objet et tout l'organigramme laborieusement mis en place cinq ans auparavant devait être reconstruit.

Cette fois-ci, l'affaire fut rondement menée. Presque aussitôt, le 20 juin 1978, une nouvelle convention de gestion, véritable contrat de gérance, était signée entre le Syndicat mixte et la SEMVAT. Sous l'autorité renforcée du Syndicat mixte, la SEMVAT se voyait confier l'organisation et la gestion de tout le système de transports en commun de l'agglomération dans les conditions consignées dans un nouveau cahier de charges annexé à la convention. Immédiatement approuvées par l'autorité de tutelle, ces nouvelles dispositions entraient en application dès le 1° août suivant.

La société privée, dernier avatar de l'affaire créée au XIX° siècle par Eugène Pons pour organiser les premiers transports collectifs à Toulouse, était ainsi adroitement éliminée et les collectivités locales se donnaient les moyens d'exercer un contrôle effectif plus strict sur la gestion des transports en commun dans l'agglomération. Désormais, c'est le Syndicat mixte qui *"supportait toutes les dépenses et bénéficiait de toutes les recettes relatives à l'exploitation du réseau."*

Les faits ainsi résumés appellent quelques commentaires et conduisent à s'interroger sur les causes réelles qui, en 1978, ont provoqué la décision d'éliminer la CTT, opération théoriquement possible dès 1972, mais que l'on n'avait pas retenue à l'époque. On peut proposer deux explications qui ne s'excluent pas nécessairement.

En 1972, on l'a vu, l'éviction complète des anciens concessionnaires privés aurait pu avoir pour conséquence une désorganisation néfaste — fût-elle de courte durée — du service public, car les collectivités locales étaient alors incapables de prendre immédiatement en mains la gestion quotidienne du réseau de transports collectifs, gestion qu'elles n'avaient jamais contrôlée vraiment, ne serait-ce qu'en exerçant le droit de regard limité que leur reconnaissaient pourtant les textes contractuels. Si l'on admet cette analyse, c'est donc la prudence qui aurait seule expliqué la procédure adoptée aboutissant à l'association avec les anciens concessionnaires dans la nouvelle structure de gestion. Une prudence rendue d'autant plus nécessaire que la municipalité dirigée par Louis Bazerque n'était absolument pas préparée à prendre le relais de la STCRT malgré les délais dont elle avait bénéficié depuis 1967 en obtenant à plusieurs reprises un report de l'échéance des traités de concession. Dans ces conditions, l'association avec l'ancien concessionnaire qu'on avait si souvent accusé de tous les maux pouvait être présentée comme un moindre mal, une solution transitoire, en attendant que les collectivités locales concernées soient en mesure de reprendre le contrôle total des transports en commun.

Mais l'on peut y voir aussi l'expression d'une volonté délibérée de ménager les intérêts d'une société privée, volonté aux motivations peu claires, dont semblait témoigner aussi l'estimation généreuse des biens immobiliers de la STCRT, et qui n'était sans doute pas pour déplaire

à la nouvelle majorité municipale issue du scrutin de 1971. Cette dernière ne fit d'ailleurs qu'entériner le montage juridico-financier préparé avant son élection par le maire sortant. Si l'on privilégie cette explication, l'élimination de la CTT, en 1978, paraît plus énigmatique. Il faut alors émettre l'hypothèse que la CTT a été victime d'une véritable surenchère politique entre la municipalité toulousaine pro-gouvernementale, dirigée par P. Baudis, et un Conseil général largement dominé par les élus socialistes. Il était en effet facile — et certaines campagnes d'opinion, celles du parti communiste en particulier, l'avaient bien montré — de présenter la CTT comme une sorte de société parasitaire se contentant de gérer un réseau de transports collectifs peu satisfaisant, sans prendre le moindre risque, mais en empochant régulièrement pour prix de ses services une coquette rémunération (1% des recettes) pendant que les finances publiques étaient sollicitées, chaque année davantage, pour éponger le déficit de l'exploitation. Ajoutons qu'un observateur un peu attentif ne pouvait ignorer les difficultés que rencontrait fréquemment la petite équipe "moderniste" de la SEMVAT pour imposer ses choix à la CTT. Elle se heurtait sinon à une mauvaise volonté tout au moins à une force d'inertie que le poids de la tradition ne pouvait pas entièrement expliquer. Au fond, que l'on souhaitât une plus grande efficacité dans la gestion des transports en commun ou que l'on mît son point d'honneur à traquer les intérêts privés prospérant avec les deniers du contribuable, en 1978, l'idée d'éliminer la CTT n'effrayait presque plus personne, à droite comme à gauche. A ce moment-là, la SEMVAT semblait en mesure de prendre le contrôle effectif et quotidien du système de transports collectifs. L'expérience acquise au cours des cinq années précédentes était jugée largement suffisante. Restait donc — peut-être — à savoir qui retirerait les bénéfices politiques de l'opération. Une opposition de la municipalité toulousaine aurait fait la part trop belle aux élus de gauche en leur fournissant un thème de propagande assuré de trouver une audience très favorable auprès de la population. L'accord fut donc conclu sans trop de difficulté sans que nul ne put vraiment s'en prévaloir.

La nouvelle structure juridique était-elle en mesure de faciliter la solution des problèmes en suspens: accroissement du déficit, réseau à réorganiser, réalisation d'un transport en commun en site propre...? Dans l'immédiat, le contrôle accru des collectivités locales sur la SEMVAT ne pouvait suffire à faire disparaître de déficit : en 1977, la rémunération de la CTT et la prime de gestion, qui était attribuée à la société tractionnaire en vertu du contrat passé avec la SEMVAT, représentaient une somme de 1,071 million de francs, soit 3% du déficit restant à la charge des collectivités locales. Mais, ultérieurement, il est bien évident que la simplification d'un système de gestion abusivement complexe ne pouvait que faciliter la mise en oeuvre de réformes d'envergure.

Cela n'excluait pas l'apparition de nouvelles formes de conflit entre le "pouvoir technocratique" de la SEMVAT et son tuteur politique, le Syndicat mixte. Un additif à la convention liant les deux parties fut même jugé nécessaire pour préciser les rôles de l'un et de l'autre en matière de programmation. Nul ne pouvait ignorer que ce type de conflit risquait de déboucher à tout moment sur le terrain politique local, le Syndicat mixte étant présidé par le Président socialiste du Conseil général, et la SEMVAT ayant à sa tête, P.Baudis, Maire de Toulouse, représentant la Ville, actionnaire majoritaire.

b) les révisions tarifaires.

En 1977, toutes les dispositions qui limitaient l'utilisation gratuite des transports en commun par les personnes du 3° âge furent levées. Depuis cette date, les habitants du département de la Haute-Garonne, âgés de plus de 65 ans, bénéficient de la gratuité totale dans les transports collectifs desservant l'agglomération toulousaine, et ceci tous les jours, à toute heure de la journée. Cette décision, qui eut un immense succès comme en témoigne l'évolution du nombre de voyages gratuits en 1978, fut la dernière innovation spectaculaire en matière de tarification. Avec deux zones tarifaires seulement et un nombre limité de titres de transport, les règles du jeu n'ont guère été modifiées ensuite. Tous ceux qui espéraient qu'à Toulouse, comme dans d'autres grandes villes françaises (Lyon, Bordeaux...),l'instauration d'une tarification horaire permettrait d'utiliser deux lignes en correspondance sans être obligé de payer deux fois, furent déçus. En refusant de mettre en oeuvre cette réforme, le Syndicat mixte a privé la SEMVAT d'un moyen sans doute efficace pour attirer certains usagers qui refusent d'utiliser les transports en commun dès lors qu'un déplacement implique une correspondance. Gageons que s'ils pouvaient changer de ligne sans bourse délier, nombreux seraient ceux qui en accepteraient plus facilement les inconvénients. Mais, depuis 1978, l'heure ne semble plus aux initiatives de ce genre et le souci de contenir le déficit d'exploitation a, au contraire, conduit à réajuster périodiquement les tarifs dans une période où, il est vrai, l'inflation atteignait des taux inquiétants.

Chaque année, systématiquement, les tarifs ont donc été révisés en fonction de la hausse générale des prix et, en 1981, il fut même décidé de les fixer à un niveau sensiblement plus élevé que ne l'aurait justifié la variation de l'indice INSEE des prix de détail (fig.56). L'écart ainsi creusé a été maintenu lors des réajustements effectués au cours des deux années suivantes.

Contrairement à ce qui s'était passé entre 1973 et 1977, les hausses ont affecté à peu près de la même façon tous les titres de transport: ni le prix du ticket

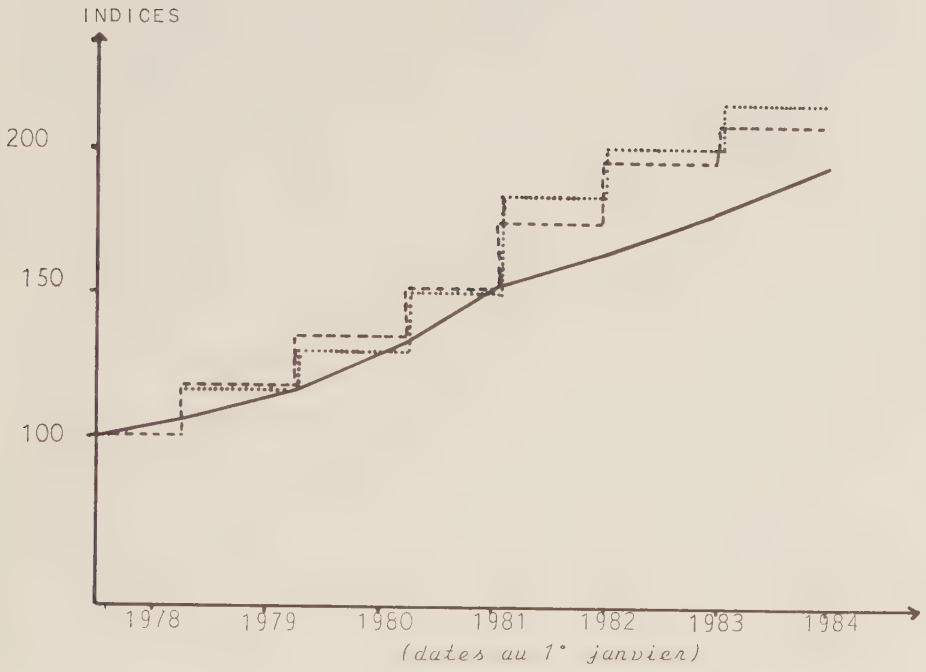


FIG. 56 . LES RÉAJUSTEMENTS TARIFAIRES DE 1977 À 1983 .

ni celui des abonnements étudiants ou salariés, n'ont bénéficié d'un traitement de faveur par rapport aux billets vendus à l'unité dans les véhicules. Toutefois, les mesures prises antérieurement pour développer l'usage de ces titres de transport ont, semble-t-il, continué à produire leurs effets. Le nombre des voyageurs utilisant des billets vendus à l'unité a légèrement régressé depuis 1978 bien que, malgré un prix dissuasif, 17% des usagers payants y aient encore recours. Les déplacements effectués avec des tickets vendus par carnets de 10 sont eux aussi en diminution et il est fort probable que la vente de ces tickets ne s'effectuant plus à bord des véhicules depuis le 1° mai 1979, bien des usagers jusque là réticents ont accepté une formule d'abonnement pour ne pas avoir à payer leur déplacement au prix fort. Les autres peuvent toujours s'approvisionner en carnets auprès des commerçants, dépositaires agréés, ou dans les kiosques de la SEMVAT qui forment un réseau de 200 points de vente répartis dans l'agglomération.

Peu à peu, par la persuasion ou par le jeu des tarifs différentiels, les usagers ont donc été incités à utiliser les titres de transport les plus avantageux pour eux, dans la mesure où cela favorisait aussi la bonne marche du service en réduisant la durée des arrêts. On comprend ainsi que malgré le réajustement des tarifs en fonction de l'inflation, la recette moyenne par voyageur, en francs constants, ait eu tendance à baisser un peu. C'est cette distorsion qu'on a essayé de corriger en 1981 par une hausse un peu supérieure à la moyenne générale des prix de détail. Et, en effet, cette année-là, en francs constants, la recette moyenne par voyageur a retrouvé son niveau de 1978, alors qu'elle avait diminuée de 6% au cours des deux années précédentes.

Mais en encourageant les usagers a souscrire des abonnements, la SEMVAT a sans doute réussi à éviter aussi que le trafic des voyageurs payants ne subisse les effets d'une politique de l'offre de transport moins offensive qu'auparavant. L'usager n'accepte cette solution de l'abonnement que si son prix lui semble avantageux compte tenu du nombre de voyages qu'il devra nécessairement effectuer au cours du mois à venir, pour ses déplacements domicile-travail par exemple. Mais une fois ce seuil franchi, tout se passe comme si tout voyage supplémentaire pouvait être effectué gratuitement en autobus. "Fidélisés", les abonnés ont alors tout intérêt à utiliser les transports en commun pour des déplacements qu'ils auraient peut-être effectués avec d'autres moyens de transport s'ils n'avaient pas déjà payé leur mensualité forfaitaire qui leur permet de circuler sans limitation sur l'ensemble du réseau SEMVAT, à toute heure de la journée, en semaine comme le dimanche et les jours fériés.

Mais aussi habile soit-elle, la politique tarifaire seule n'aurait sans doute pas suffi à maintenir le trafic a un haut niveau depuis 1978 si l'offre n'avait été

Titres de transport	Nombre de voyageurs		
	1977	1981	%
Tarif normal			
-billets	8 660 234	7 926 829	12,4
-tickets	13 766 178	10 460 910	16,4
Tarif réduit*	1 342 137	868 970	1,4
Carte journalière (4 voyages)	933 880	- -	
Carte hebdomadaire (6x2 voyages)	1 657 464	2 703 360	4,2
Divers	-	20 703	
Abonnement salarié	8 569 250	12 224 600	19,1
Abonnement étudiant	2 989 750	4 189 800	6,6
Autres abonnés	-	9 600	
Scolaires	3 137 023	5 159 764	8,1
Contractuels	924 550	895 900	1,4
VOYAGEURS PAYANTS	41 980 466	44 460 436	69,6
3° âge	4 398 460	11 031 180	17,3
Handicapés	-	1 684 860	2,6
Chômeurs	3 272 800	4 879 600	7,6
Autres	2 998 860	1 781 400	2,8
VOYAGEURS GRATUITS	10 671 260	19 377 040	30,4
TOTAL	52 690 460	63 837 476	100

*familles nombreuses

Tableau n° 36 . L'utilisation des différents titres de transport (1977-1981).

Source. SEMVAT. *Rapports d'activité.*

	1.8.1977	1.4.1978	2.5.1979	1.4.1980	1.2.1981	1.1.1982	1.1.1983*	Evolution 1977/1-1-1984 (base 100 en 1977)
ZONE A								
-billet	1,70	2,00	2,30	2,60	3,00	3,30	3,60	211,8
-ticket	1,25	1,40	1,60	1,85	2,15	2,35	2,60	208
-t.salarié (6x2 voyages)	7,50	8,50	10,00	11,50	13,50	15,00	16,00	213,3
ZONE B								
-billet	2,60	3,00	3,40	4,00	4,60	5,00	5,40	207,7
-ticket	1,85	2,10	2,40	2,75	3,20	3,50	3,80	205,4
-t.salarié (6x2 voyages)	11,00	12,50	15,00	17,00	20,00	22,00	24,00	218,2
ABONNEMENTS (2 zones)								
-salariés et étudiants	46,00	52,00	60,00	69,00	85,00	93,00	101,00	219
-normal	125,00	140,00	160,00	185,00	215,00	235,00	260,00	208
INDICE INSEE (prix détail)	100	105,0>	116,9	131,5	145,0	163,5	179,3	176,-

* tarifs toujours en vigueur au 1.1.1984

Tableau n°37 . L'évolution des tarifs (1977-1984).
— en francs —

Source. SEMVAT. Guides-Bilans annuels.

sans cesse adaptée aux besoins.

c) *Les ajustements de l'offre dans l'espace.*

La quasi stagnation du nombre de kilomètres utiles parcourus pendant les années 1978-1981 n'indique nullement une quelconque passivité du concessionnaire. D'une part, pour maintenir effectivement le volume de l'offre dans une agglomération où la circulation devenait chaque jour plus difficile, il a fallu mettre en oeuvre des moyens accrus en hommes — 1145 employés en 1978, 1242 en 1982, dont 749 conducteurs — et en matériel — 427 véhicules en 1977, 460 en 1982—, et faire en sorte qu'ils fonctionnent avec le maximum d'efficacité grâce à la généralisation des liaisons téléphoniques entre les autobus et le centre d'exploitation par exemple. Mais, d'autre part, il s'est aussi avéré indispensable de corriger le tracé de certaines lignes, de modifier des itinéraires, de déplacer quelques terminus, en un mot d'ajuster en permanence l'offre dans l'espace afin d'obtenir le meilleur rendement du réseau sans jamais compromettre le niveau du trafic. Il s'agissait en effet de concilier les impératifs de la rigueur économique et la notion de service public. A la différence de la politique menée par la STCRT dans les années 1950-1960, dont on a vu les effets désastreux, il ne pouvait donc être question de sacrifier la qualité du service public à des objectifs strictement financiers et de rééquilibrer le compte d'exploitation en acceptant de voir le trafic diminuer. On le comprend aisément, la marge de manoeuvre était étroite. Le bilan des actions entreprises depuis 1978 est pourtant loin d'être négligeable, d'autant que la SEMVAT ne pouvait pas se lancer dans une réorganisation d'envergure en attendant de connaître le sort qui serait réservé au projet de métro léger. Il ne saurait être question de donner ici une étude exhaustive de toutes les modifications apportées à l'organisation géographique du réseau. On se contentera d'en signaler quelques unes pour illustrer ce redéploiement limité des moyens dans l'espace urbain au cours de ces années de rigueur budgétaire.

Années	Nombre de kilomètres utiles parcourus
1977	12 137 000 km
1978	13 356 000
1979	13 485 000
1980	13 586 000
1981	13 573 000

Tableau n°38 . L'offre de transport (1978-1981).

Source. SEMVAT

Dans la commune de Toulouse même, les modifications ont été relativement limitées, n'affectant que la desserte de certains quartiers périphériques. Sans moyen supplémentaire, on s'est d'abord attaché à supprimer certains doubles emplois qui traduisaient la façon très empirique dont s'était constitué le réseau. Aux lignes héritées pour l'essentiel de l'époque des tramways électriques, on avait en effet apporté hâtivement retouches et additions dans les années 1970-1977 pour essayer de rattraper tant qu'il en était encore temps un retard préjudiciable au fonctionnement correct de l'agglomération. Tout cela avait conduit à certaines incohérences qu'il convenait d'éliminer peu à peu sans léser les usagers très attachés à leurs habitudes.

Pour assurer la liaison centre ville-Mirail, de plus en plus fréquentée, on avait dû créer, dès 1970, une ligne nouvelle, dite 144, entre Marengo, près de la gare SNCF, et le quartier Bellefontaine. Or, entre le centre ville (square De Gaulle) et la barrière de Muret, soit sur près des deux-tiers de son parcours, cette ligne empruntait le même itinéraire que la ligne 12, ancienne ligne des tramways électriques, qui reliait Croix-Daurade à la Barrière de Muret. Par souci d'économie, on en vint donc à l'idée de fusionner ces deux lignes et, depuis l'automne 1982, le 12 est prolongé au-delà de la barrière de Muret vers le quartier de Bellefontaine au Mirail. La section square De Gaulle-Marengo antérieurement desservie par le 144 se trouvant exclue du nouvel itinéraire, a été incorporée à l'autre ligne desservant le Mirail (148) dont le terminus jusque là fixé place du Capitole était reporté à Marengo. Il s'agissait donc bien d'un redéploiement des moyens dans l'espace que les usagers ont apprécié différemment selon qu'ils empruntaient les services de la ligne 12 ou de la ligne 144. En effet, si la desserte du Mirail s'est trouvée améliorée dans l'opération — en moyenne un service chaque 8-9 minutes en 1983-1984 au lieu d'un seul pour 10-15 minutes en 1978-1979 — , il n'en a pas été de même sur le trajet de l'ancien 12 où l'on comptait auparavant un autobus chaque 6 minutes en moyenne, et en fait beaucoup plus, car sur la moitié de la ligne au moins, entre le square De Gaulle et la Croix de Pierre, les usagers pouvaient utiliser indifféremment les services du 12 et du 144. Mais il y a plus grave encore : les habitants de l'avenue de Muret se rendant au coeur de la ville sont maintenant rebutés par des autobus bondés venant du Mirail et dans lesquels ils trouvent parfois avec difficulté une place assise, malgré la mise en service de véhicules articulés de grande capacité. Et cet inconvénient n'est pas compensé par une amélioration des conditions du transport collectif des habitants du faubourg Bonnefoy, qui utilisaient eux-aussi l'ancienne ligne 12, car ces longs véhicules déjà moins fréquents sont régulièrement englués dans la circulation automobile, le couloir que l'on se proposait de leur réserver dans cette artère n'ayant pu être établi: dans ce secteur, leur vitesse commerciale ne dépasse guère 3 km/h (La Dépêche du Midi.25 nov.1982)

Moins contestable sans doute a été l'opération similaire réalisée sur la rive gauche dans les secteurs Patte-d'Oie, Casselardit, Purpan, Blagnac. Là aussi, pour éviter les doubles emplois nés de l'histoire des tramways électriques et des modifications intervenues dans les années 1970 dans la configuration géographique du réseau, trois lignes, 14, 6 et 64 ont été redessinées de telle sorte qu'il n'en subsiste que deux, le 14 et le 66.

La ligne 6, créée en 1920 entre la gare Matabiau et la Cartoucherie, avait été prolongée dans le quartier Casselardit en 1951, lorsque les autobus y avaient remplacé les tramways. Issu de la ligne suburbaine 64 desservant Colomiers, elle aussi exploitée par tramways électriques avant la première guerre mondiale, le ~~64~~ assura d'abord, en 1947 la liaison Esquirol-Hôpital Purpan, doublant pratiquement la ligne 6 sur tout son trajet à l'exception de quelques centaines de mètres à l'approche de son terminus. En 1970, le ~~64~~ avait été prolongé au-delà de Purpan, par l'avenue des Arènes romaines pour desservir la cité Ancely. Quant à la ligne 14, héritée encore de l'époque des tramways électriques, après avoir traversé la ville, elle empruntait, depuis Esquirol, et sur tout son itinéraire de rive gauche, exactement le même itinéraire que les lignes 6 et ~~64~~ jusqu'à son terminus longtemps fixé place de la Patte d'Oie.

Il y avait là beaucoup trop de doubles emplois. En 1980, le 14 fut très logiquement prolongé jusqu'à l'hôpital Purpan ce qui rendit inutile l'existence du ~~64~~. Quant à la ligne 6, elle devint au même moment n°66: amputée de sa première section (gare Matabiau-Esquirol) qui l'obligeait à traverser le centre ville engorgé, elle fut, en contrepartie prolongée vers la périphérie desservant non seulement la cité Ancely, en remplacement du ~~64~~, mais aussi la commune de Blagnac. Renaissait ainsi, avec le même numéro, l'ancienne ligne de tramways électriques, Esquirol-Purpan-Blagnac, ouverte en 1914, pratiquement fermée en 1938, rétablie en septembre 1939 puis rapidement abandonnée après la guerre, la desserte de Blagnac, par autobus,s'effectuant alors uniquement par la ligne J, Capitole-Ponts-Jumeaux- Sept-Deniers-Blagnac-Seilh. Certains y verront sans doute, à juste titre, une preuve supplémentaire de la lucidité qui avait présidé, avant 1914, à la mise en place d'un réseau électrique anticipant largement sur la croissance ultérieure de l'espace urbain. Une fois encore, le réaménagement de 1980 ne faisait que mettre un peu d'ordre dans l'organisation de la desserte d'un secteur en expansion de l'agglomération. Incontestablement on tentait de faire mieux, à égalité de moyens.

Des modifications de même type ont affecté les lignes de banlieue. Ainsi, la ligne 61 (ex-M) qui desservait Saint-Loup a été prolongée jusqu'à Montberon; la 72 (ex-Q) vers Balma et Pin-Balma a été revue pour atteindre Flourens et sa zone industrielle. De la même façon, le 65 (ex-H) autrefois Esquirol-Tournefeuille atteint Plaisance-du-Touch depuis l'adhésion de cette commune au Syndicat

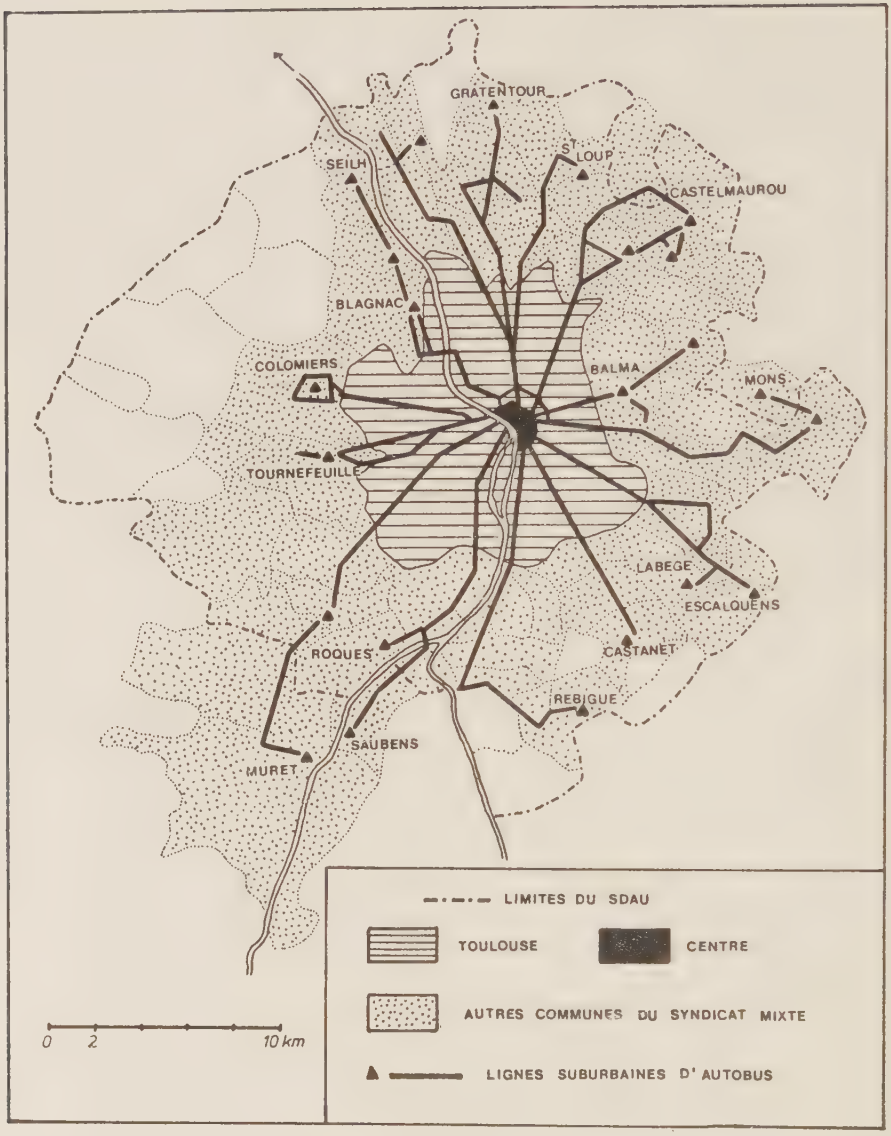


FIG.57. LE RÉSEAU SUBURBAIN D'AUTOBUS EN 1982.

Mixte et a donc retrouvé son terminus de 1929, supprimé en 1933 pour des raisons d'économie!

Une remise en ordre s'imposait encore davantage sur la ligne I, qui à force de modifications, de prolongements, regroupait des services variés mis en place empiriquement depuis une décennie pour faire face tant bien que mal à l'urbanisation rapide des communes de l'Union, Saint-Jean, Rouffiac ou Castelmaurou. Tous les autobus portant la même lettre, les usagers avaient souvent bien des difficultés pour savoir lesquels ne desservaient que l'Union, lesquels allaient au-delà et atteignaient le centre de Saint-Jean, lesquels enfin, par la R.N.88, passaient à Saint-Jean, mais sans faire un détour par le centre, et gagnaient Castelmaurou. Et ne parlons pas des services qui allaient aussi vers Castelmaurou mais par un itinéraire tout différent, via la route de Bessières et Lapeyrouse-Fossat! Sans mobiliser d'importants moyens supplémentaires, en 1980, on fit éclater cette ligne gigogne en quatre nouvelles lignes distinctes: 73,74,75 et 76, chacune ayant désormais un itinéraire bien précis et une fiche horaire distincte.

Signalons enfin une initiative intéressante dans un autre secteur de la banlieue en croissance rapide lui aussi, celui de Saint-Orens-Labège. L'ancienne ligne O, Esquirol-Labège, créée en 1928 et prolongée en 1975 jusqu'à Escalquens, ne suffisait plus à faire face aux besoins, malgré l'amélioration des fréquences, et les usagers se voyaient imposer des trajets trop longs. La SEMVAT décida donc de renforcer les services tout en les réorganisant. Depuis 1982, la desserte de Saint-Orens est assurée par la ligne 78, empruntant la route de Revel, et celle de Labège et d'Escalquens, par la ligne 79, passant elle route de Baziège, les deux lignes ayant donc un tronc commun dans la commune de Toulouse jusqu'à Montaudran. Mais une fois encore, ce réaménagement traduit une volonté de mieux utiliser les moyens existants, puisque en sus de ceux qui étaient antérieurement affectés à la ligne O, ont été mobilisés ceux de la ligne 42 (Cours-Dillon, Montaudran, Château Madron) qui a disparu en tant que telle. Tout s'est au fond passé comme si la ligne 42 avait été prolongée en banlieue, ce qui a permis de dédoubler l'ancienne ligne O pour la plus grande satisfaction de ses usagers.

Autant d'exemples qui illustrent parfaitement le changement intervenu en 1978. Après avoir multiplié les initiatives pour reconquérir des usagers perdus aux cours de la décennie antérieure, ou pour tenter d'en conquérir de nouveaux, la SEMVAT s'est efforcée de mettre un minimum d'ordre et de logique dans un réseau hérité de l'époque des tramways électriques, pratiquement figé entre 1930 et 1970, dont elle avait d'abord tenté de corriger les lacunes de façon un peu désordonnée, parant au plus pressé, sans se soucier outre mesure des implications financières d'une telle politique. Pour être moins spectaculaire, la tâche n'en était pas moins indispensable, et elle

témoigne du souci constant d'adapter qualitativement l'offre à la demande. Tout cela fut à peine suffisant pour maintenir le trafic au cours des années 1978-1981. Pour aussi habile qu'il ait été, même mené avec beaucoup de bon sens, ce "bricolage" du réseau ne pouvait tenir lieu, bien longtemps, de politique des transports collectifs dans une agglomération de 550 000 habitants. On le vit bien quand la SEMVAT s'est vu contrainte de doter quelques unes de ses lignes de "prothèses" peu attractives, en créant des navettes au-delà des terminus: entre le complexe scientifique de Rangueil, terminus des lignes 2 et 10, et Ramonville-Saint-Agne (ZAC de Midiville) — ligne 68 — ; entre le Mirail et Tournefeuille — ligne 47 — ; entre Saint-Alban et Bruguières. Ces navettes imposent aux usagers des correspondances d'autant plus dissuasives que le système de tarification en vigueur impose de payer deux fois. Mais que faire d'autre en attendant une décision du pouvoir concédant sur les projets de métro léger?

Les résultats du trafic enregistré au cours de l'année 1981 ne firent que confirmer les inquiétudes. La légère diminution du nombre de voyageurs payants n'annonçait rien de bon. C'est sans doute ce qui explique l'annonce d'initiatives plus hardies pour l'automne 1981 et l'année 1982: la création de lignes express et une extension des couloirs réservés aux autobus dans la ville de Toulouse.

L'idée d'affecter aux transports en commun certaines portions de la voirie n'était pas nouvelle et la première expérience toulousaine en ce domaine,qui remontait à 1972, avait bouleversé l'organisation de la circulation dans le centre de la ville (ci-dessus chapitre VII). Mais en 1981, passer de 5 à 10 km de couloirs était un objectif fort ambitieux. Compte tenu du gabarit des voies concernées, il semblait bien difficile à respecter si l'on ne renonçait pas au rêve de développer les transports collectifs sans imposer de restriction à l'usage de l'automobile individuelle dans certains secteurs sensibles de l'agglomération. Un an plus tard, le président du Syndicat mixte avait le beau rôle quand il accusait la Ville de Toulouse de ne pas avoir tenu ses engagements aggravant ainsi le déficit de l'exploitation.(La Dépêche du Midi. 16 janvier 1982). La moitié seulement du programme prévu avait été réalisé et cela avait tout demême permis à la SEMVAT de mettre en place sa première ligne express pour desservir le Mirail, c'est-à-dire l'une des zones de l'agglomération qui, en dehors du centre, induisait un très fort trafic. Dès l'automne 1981, la ligne 90 assurait une liaison Esquirol-le Mirail, à raison d'un service toutes les 10-12 minutes, par un itinéraire entièrement nouveau que les autobus urbains n'avaient jamais utilisé auparavant. La sortie du centre ville s'effectuait rapidement grâce à un couloir réservé aux autobus sur les quais de Tounis, puis la ligne suivait d'abord la nouvelle voie aménagée sur la rive droite de la Garonne, desservant au passage le grand ensemble d'Empalot, avant de gagner le Mirail par la rocade. Le succès

de cette liaison s'est confirmé de mois en mois et n'est sans doute pas étranger au maintien du trafic sur l'ensemble du réseau au cours de l'année 1982. Le Mirail, dont la population atteint désormais les 40 000 habitants, se touve ainsi fort correctement desservi; tous les services qui y conduisent (lignes 144, devenue 12, 148, 90...) ont été regroupés à l'automne 1982 dans une gare routière que la SEMVAT a établi à proximité de l'hypermarché Géant Casino, pièce maîtresse d'un"centre régional" dont les promoteurs, à l'origine, avaient espéré un rayonnement moins limité.

Tout cela encourageait bien sûr à poursuivre l'expérience des lignes express, d'autant qu'em 1982, la décision concernant le métro léger était encore différée dans l'attente de nouvelles études techniques.La ligne 92, en tronc commun avec la précédente jusqu'à la rocade, fut ainsi ouverte à l'automne 1982 afin de mieux desservir un autre pôle générateur de fort trafic, le quartier de Rangueil où sont regroupés l'Université scientifique, des cités universitaires, le lycée Bellevue,et le Centre Hospitalier Régional. Au-delà d'Empalot, elle se sépare de la ligne 90, empruntant elle aussi la rocade, mais en direction opposée jusqu'à Jules-Julien; elle ne retrouve ensuite le complexe scientifique qu'après un détour dans le quartier de Rangueil ce qui permet d'éviter la route de Narbonne, certes plus directe, mais constamment saturée par un intense trafic de transit tant que ne sont pas achevés les travaux de la rocade sud. Ici encore, le public a répondu très favorablement à cette initiative, soulignant s'il en était encore besoin qu'un transport collectif rapide vers le centre ville était particulièrement attractif. A condition bien sûr que cette rapidité ne soit pas compromise, comme c'est parfois le cas à certaines heures, par une saturation de la rocade. Ce qui renvoie, bien sûr, au projet d'une ligne express entièrement en site propre, c'est-à-dire au projet de métro léger .

Tous ces efforts n'ont pas permis d'améliorer la fréquentation du réseau au cours de l'année 1982: si le nombre total de voyageurs transportés a légèrement progressé (+2,2%), celui des voyageurs payants a enregistré une nouvelle baisse de 1% environ. Et cela malgré une intensification de la lutte contre la fraude. Il est bien évident qu'en 1983, la SEMVAT a pratiquement épuisé toutes les possibilités d'améliorer encore sérieusement le rendement de son réseau et l'on s'expose à de cruelles déconvenues si l'on espère encore qu'elle parviendra à maintenir le nombre de voyageurs transportés tout en n'aggravant pas le déficit d'exploitation. Malheureusement, une décision gouvernementale annoncée en juillet 1982 risque fort d'encourager l'immobilisme du pouvoir concédant: en autorisant l'utilisation du versement transport pour combler le déficit et non plus seulement pour compenser les réductions tarifaires accordées aux salariés, on soulage sans doute le budget des collectivités locales, mais on réduit dans le même temps le reliquat qui, depuis dix ans, a permis de mener une politique hardie d'investissements et de financer de nombreuses actions de promotion des transports collectifs.

2. L'évolution des besoins de transport dans l'agglomération toulousaine.

Pendant que la SEMVAT s'efforçait de rendre droit de cité aux transports collectifs, multipliant d'abord les actions de promotion puis s'efforçant ensuite, avec des moyens plus limités, d'améliorer le rendement de son réseau, l'agglomération de Toulouse subissait d'importantes mutations. Ni la "crise de l'énergie", ni la récession économique qui a suivi ne semblent en effet avoir contrarié le mouvement de redistribution des hommes et des activités au sein d'un espace urbain de plus en plus étendu. Certes, les premiers résultats du recensement de 1982 indiquent un très net ralentissement de la croissance démographique dans les limites de l'agglomération INSEE de 1975 (36 communes). Toutefois, contrairement à ce que l'on aurait pu imaginer, la vague d'urbanisation a continué à déferler vers la périphérie, affectant non seulement les 75 communes extérieures à l'agglomération et incluses dans la ZPIU de 1975, mais aussi, au-delà, une vaste zone rurale qui vit désormais au rythme des activités urbaines. Tout indique par ailleurs que la poursuite du mouvement de périurbanisation s'est accompagnée, après 1975, d'une mobilité aussi intense qu'antérieurement, affectant l'ensemble de la zone urbaine. Il faudra cependant attendre une exploitation plus fine du recensement de 1982 pour être en mesure de préciser et de nuancer cette constatation, mais il n'est sans doute pas trop tard pour méditer sur les enseignements qu'avait déjà apportés en ce domaine le recensement précédent.

Répartition	Population sans doubles comptes		
	1968	1975	1982
Commune de Toulouse	370 796 *73,4%*	373 796 *63,1%*	347 995 *55,3%*
Reste de l'agglomération (35 communes)	76 176 *15,1%*	136 143 *23,0%*	172 140 *27,3%*
AGGLOMERATION *	446 972 *88,5%*	509 939 *86,1%*	520 135 *82,6%*
Reste de la ZPIU (75 communes)	58 157 *11,5%*	82 147 *13,9%*	109 800 *17,4%*
ZPIU	505 129 *100*	592 086 *100*	629 935 *100*

* définition 1975 (36 communes)
L'agglomération INSEE définie en 1982 compte 541 271 habitants.

Tableau n°39 . L'évolution de la population dans la ZPIU de Toulouse. (1968 - 1975 - 1982).

Source. INSEE.
Recensements de population.

Répartition	Evolution de la population		Solde migratoire	
	1968-1975	1975-1982	1968-1975	1975-1982
Commune de Toulouse	+ 3 000 *+0,8%*	- 25 801 *-6,9%*	-17 268	-40 203
Reste de l'agglo. (35 communes)	+ 59 967 *+78,7%*	+ 35 997 *+26,4%*	+52 890	+29 556
AGGLOMERATION *	+ 62 967 *+14,1%*	+ 10 196 *+2,0%*	+35 622	-10 647
Reste de la ZPIU (75 communes)	+ 23 990 *+47,2%*	+ 27 653 *+33,7%*	-21 319	+23 772
ZPIU *	+ 86 957 *+17,2%*	+ 37 849 *+6,4%*	+56 941	+13 125

*définitions de 1975.

Tableau n°40 . L'évolution de la population et du solde migratoire dans la ZPIU de Toulouse.
(1968 -1975 -1982)

Source.INSEE

a) migrations et urbanisation (1968-1975)

Entre 1968 et 1975, la croissance démographique a gagné une vaste zone aux limites mouvantes, déferlant bien au-delà de l'agglomération définie par l'INSEE en 1975: 24 000 habitants supplémentaires ont été dénombrés dans les 75 communes statistiquement associées à l'agglomération pour former la ZPIU. Dans cette vaste auréole périurbaine, la ville de Muret n'accaparait plus qu'une faible part des gains de population, beaucoup mieux répartis dans l'espace depuis 1968: toutes les communes enregistraient désormais une augmentation du nombre de leurs habitants alors que trente d'entre elles accusaient encore un déclin entre 1954 et 1962, ce qui ne les distingait pas du monde rural.

Davantage que la croissance démographique, la redistribution de la population dans l'espace et la progression de l'urbanisation dans des communes fort éloignées du centre ont bouleversé une agglomération de 510 000 habitants, qui se classait en 1975 au 6° rang en France. On devine en effet, sous ces chiffres bruts, une mobilité intense de la population: migrations "définitives" — qui accompagnent en fait un changement souvent temporaire de résidence — et migrations quotidiennes vers les lieux de travail, d'étude, ou les zones commerciales, concernent une proportion croissante de résidants. Les unes et les autres étant

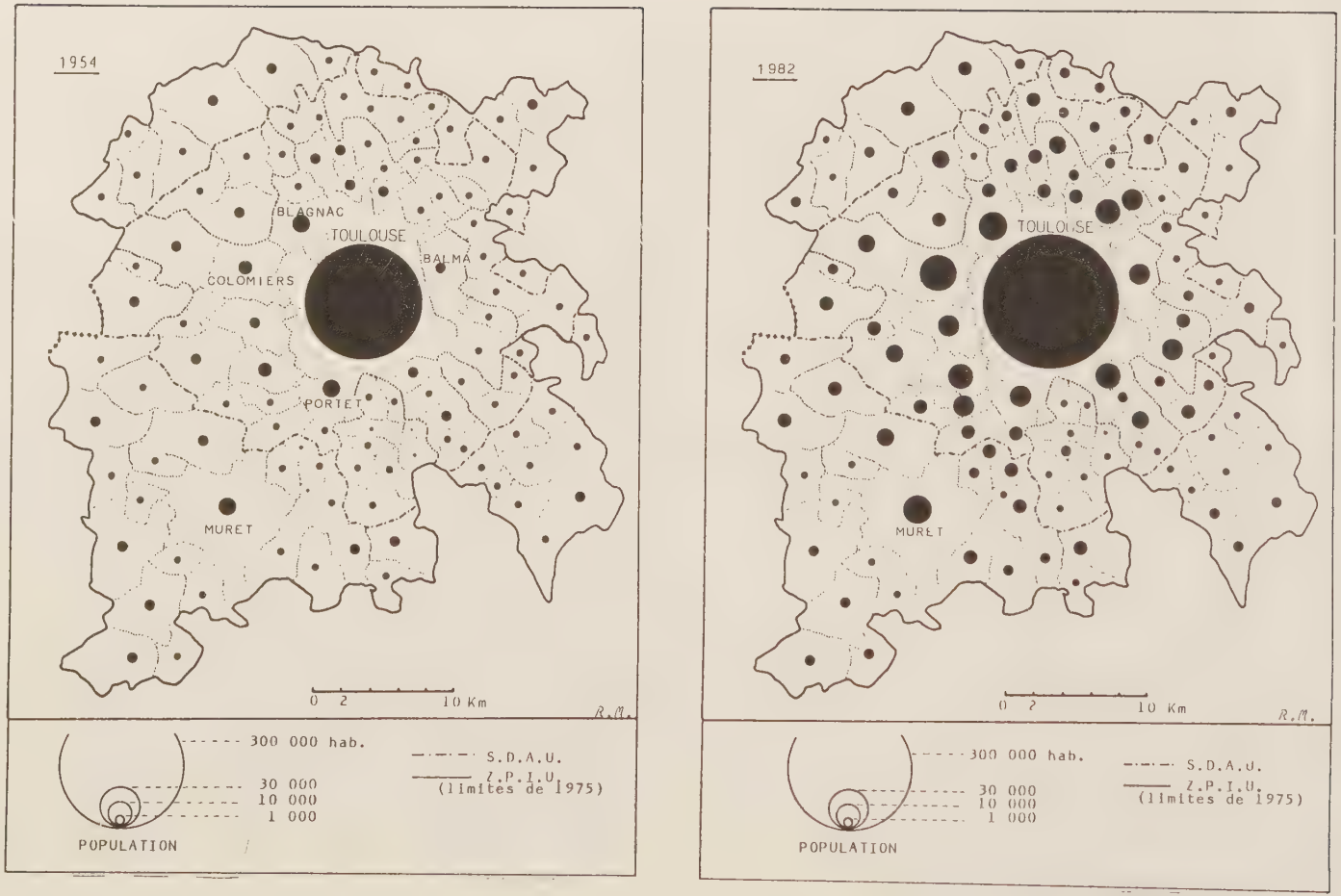
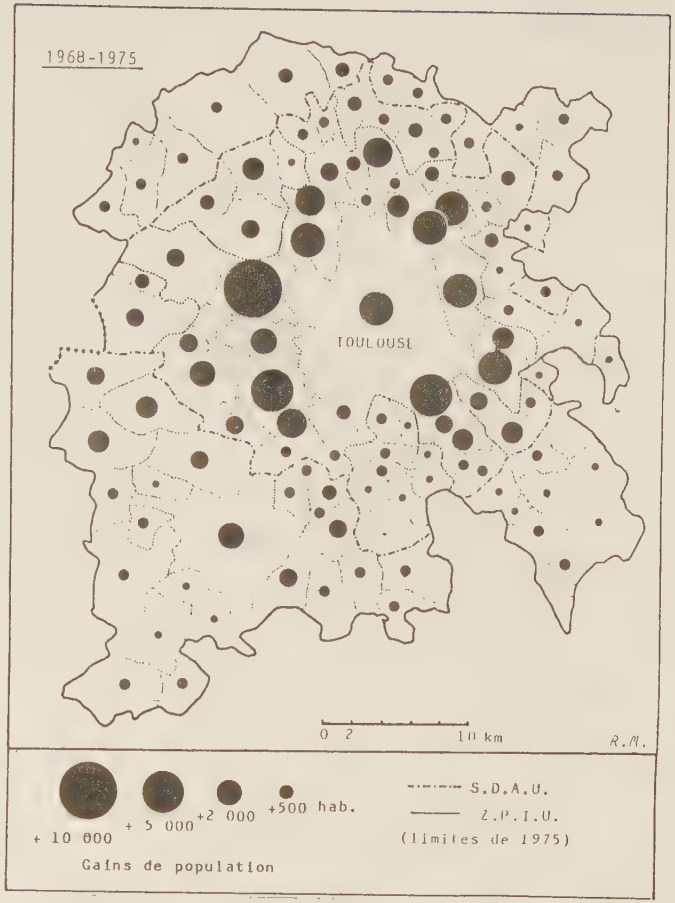


FIG. 58 .LA RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LA ZPIU DE TOULOUSE EN 1954 ET EN 1982.
(ZPIU: limites de 1975, 111 communes)



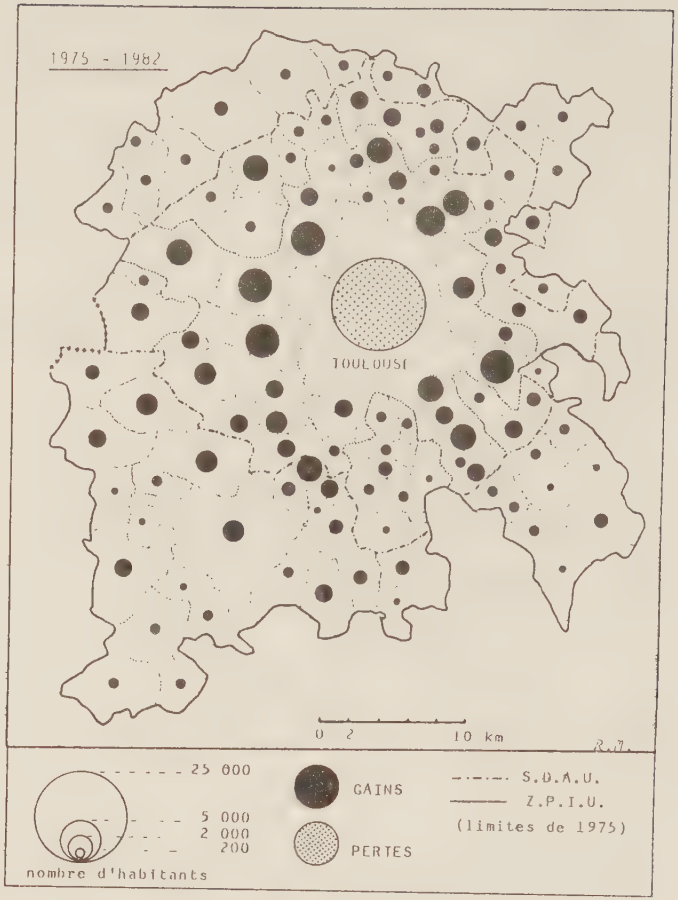


FIG. 59 . L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DANS LES COMMUNES DE LA ZPIU DE TOULOUSE DEPUIS 1968.

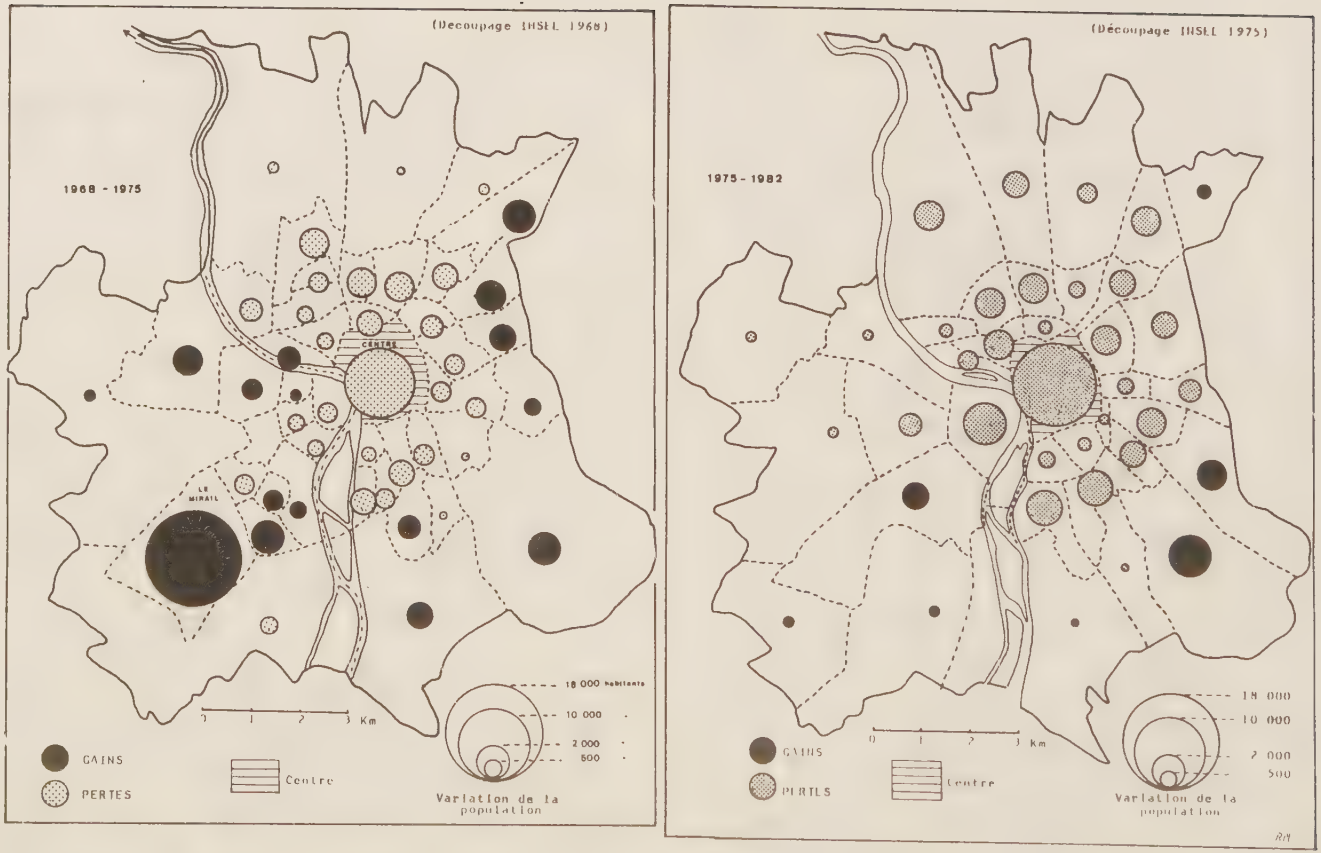


FIG. 60 . L'ÉVOLUTION DE LA POPULATION DES QUARTIERS DE TOULOUSE 1968-1975 ET 1975-1982.

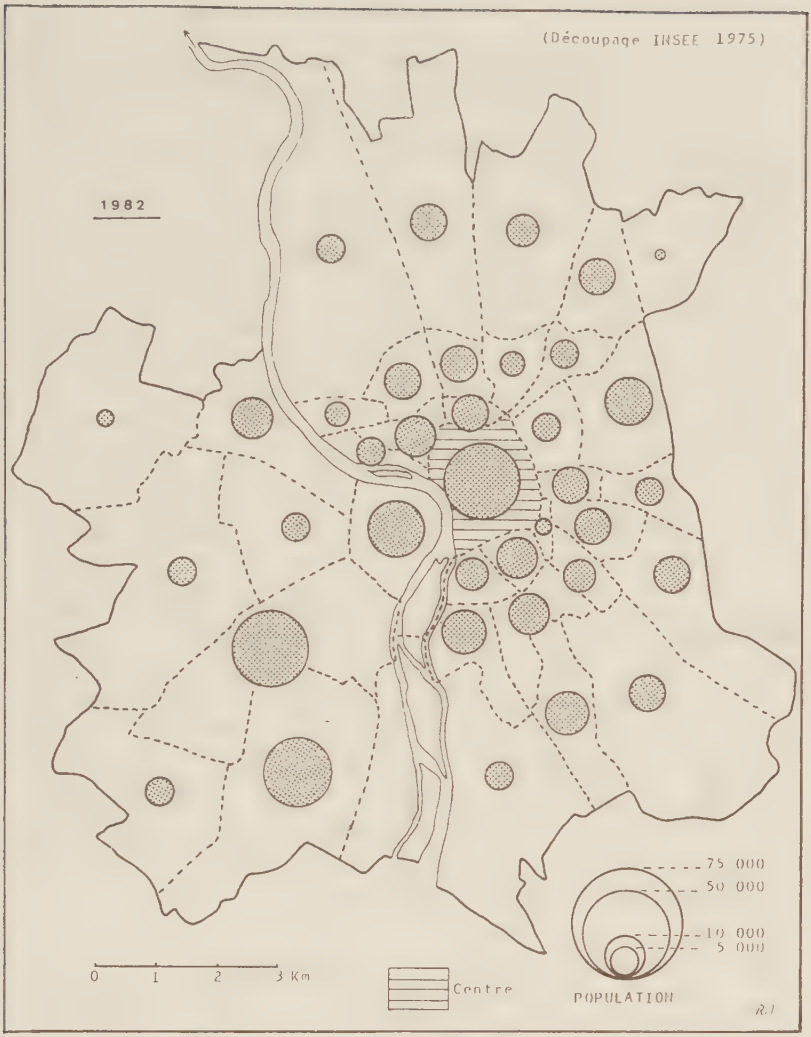


FIG.61. LA RÉPARTITION DE LA POPULATION DANS LA COMMUNE DE TOULOUSE AU RECENSEMENT DE 1982.
(les quartiers INSEE du centre sont regroupés)

mal connues et difficiles à mesurer, force est de constater qu'elles s'apprécient souvent de façon subjective, en fonction du vécu quotidien de chacun, sans qu'il soit possible d'en saisir toutes les manifestations et tous les rapports dans un organisme urbain aussi divers et complexe.

Quelle est la part des mouvements migratoires dans l'évolution démographique? Quelle est l'ampleur de la mobilité qui se dissimule sous les soldes migratoires bruts? Les communes de banlieue accueillent-elles surtout de nouveaux habitants qui abandonnent la ville-centre de l'agglomération ou captent-elles directement des flux migratoires plus longs issus des zones rurales ou de régions plus éloignées?Une fois installés, ces nouveaux habitants sont-ils vraiment plus stables que ceux qui s'installent dans des quartiers anciens en attendant un logement meilleur? Dans quelle mesure la croissance des communes de banlieue contribue-t-elle à l'intensification des migrations alternantes? L'amélioration du rapport population- emplois dans certaines d'entre elles suffit-elle à limiter les migrations de travail? Comment les nouveaux besoins de déplacement peuvent-ils être satisfaits par les transports en commun aux marges de la zone densément urbanisée?.Autant de questions auxquelles il peut sembler téméraire de répondre en tenant compte de la diversité des situations dans tous les secteurs géographiques d'une vaste unité urbaine. Peu à peu cependant, l'exploitation détaillée des données homogènes du recensement de 1975 a donné lieu à la publication d'une masse appréciable de renseignements relatifs aux mouvements migratoires. Cette abondance même incitait à ne plus se limiter au simple commentaire de tableaux conçus et présentés par l'INSEE en fonction de critères qui ne répondent pas nécessairement aux caractères de l'espace géographique étudié. La complexité des phénomènes migratoires et de leurs rapports transparaît ainsi aux prix de quelques patients recoupements*.

Parmi les 590 000 personnes recensées dans la ZPIU de Toulouse en 1975, 40% seulement ont déclaré occuper le même logement qu'en 1968: en sept ans 23% avaient élu domicile ailleurs dans la même commune et 13% s'étaient installés dans une autre commune de la ZPIU. Restaient donc 24% des habitants de 1975, soit 145 000 personnes, qui pouvaient être considérées comme des "immigrés" puisqu'ils résidaient en 1968 hors de la zone urbaine: cet

---

* On a utilisé pour cette étude les sources suivantes: Recensement de 1975. Sondage au 1/5° pour la commune de Toulouse. Résultats exhaustifs pour toutes les autres communes. (tableaux P5). Tableaux MIRA 120/C et 121/C (résidence antérieure) pour les différents départements et l'agglomération de Toulouse. Tableau DG5/C pour le département de la Haute-Garonne.

apport extérieur était deux fois plus important que les migrations intercommunales internes à la ZPIU.

— les migrations internes à la ZPIU. Elles concernaient un peu plus de 74 000 habitants dont il serait intéressant, par exemple, de savoir si le changement de résidence à l'intérieur de la ZPIU avait été lié à l'abandon d'un logement locatif après l'accession à la propriété d'un appartement ou d'une maison individuelle.

A peine 10% de ces migrations internes s'étaient produites de la banlieue (ZPIU) vers Toulouse. On ne peut préciser l'importance du mouvement inverse car les données disponibles ne distinguent pas les déplacements de Toulouse vers la banlieue des déplacements à l'intérieur de la banlieue. Toutefois, dans les 110 communes peripheriques, les migrations internes à la ZPIU — dont tout laisse a penser qu'il s'agissait en majorité de migrations en provenance de Toulouse — ne représentaient en moyenne que 56% du total de l'immigration, ce qui indique qu'en banlieue aussi, l'apport extérieur avait joué un rôle déterminant dans la croissance démographique.

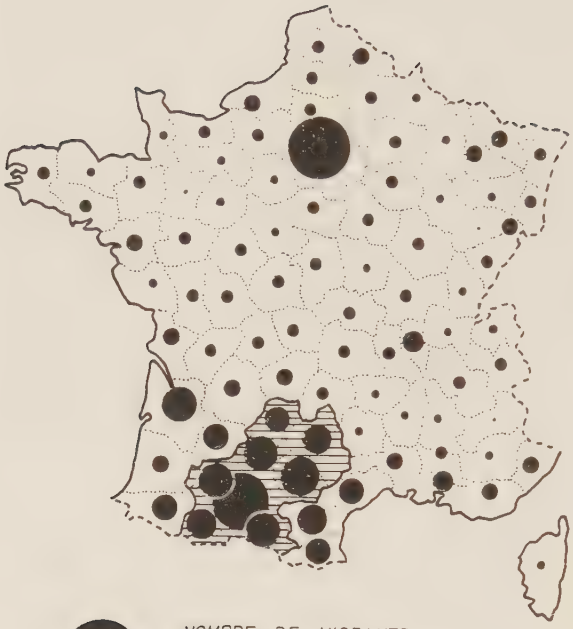
Résidence en 1968	Résidence en 1975			
	Toulouse	reste de l'agglo. (1)	reste de la ZPIU (2)	total ZPIU (3)
Autre commune de la ZPIU	7 640	44 080	22 441	74 161
Reste de Midi-Pyrenées	30 970 *33,3%*	10 072 *29,1%*	6 658 *39,7%*	47 700 *32*
Autres régions	45 965 *49,3%*	20 373 *58,9%*	8 956 *51,2%*	75 294 *51*
Hors Métropole	16 040 *17,3%*	4 167 *12,0%*	1 864 *10,7%*	22 071 *15*
Total hors ZPIU	92 975 *100*	34 612 *100*	17 478 *100*	145 067 *100*

(1) 33 communes (2) 75 communes
(3) 111 communes

Tableau n°41. L'immigration dans les communes de la ZPIU de Toulouse entre 1968 et 1975. (nombre de migrants)

Source. INSEE. Recensement de 1975.

— l'immigration. Les résultats de 1975 confirment un phénomène ancien mais mal connu (151). La croissance démographique de la métropole toulousaine ne s'effectue guère au détriment de sa région; Midi-Pyrénées n'a fourni en



L' IMMIGRATION

L' EMIGRATION

FIG. 62. ORIGINE ET DESTINATION DES MIGRATIONS DE LA POPULATION DE L'AGGLOMÉRATION DE TOULOUSE ENTRE 1968 ET 1975.

Immigration: personnes recensées dans l'agglomération en 1975 mais qui n'y résidaient pas en 1968.
Emigration: personnes recensées dans l'agglomération en 1968 mais qui n'y résidaient plus en 1975.
(migrations à l'intérieur de la France seulement)

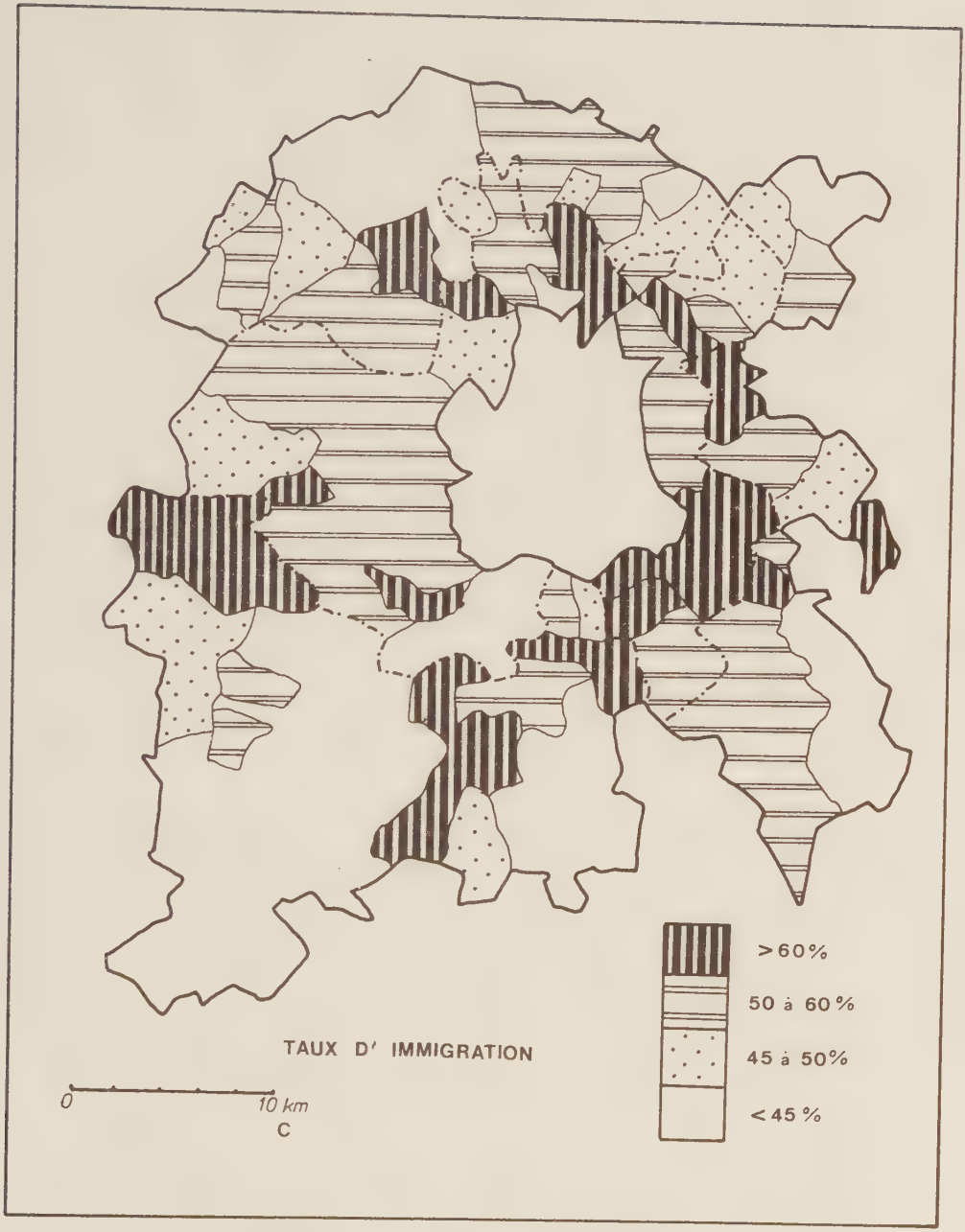


FIG.63 . LE TAUX D'IMMIGRATION DANS LES COMMUNES DE LA ZPIU DE TOULOUSE ENTRE 1968 ET 1975.

Taux d'immigration: nombre d'habitants installés dans une commune entre 1968 et 1975 pour 100 personnes recensées dans cette commune en 1975.

effet que le tiers de l'immigration externe dans la ZPIU entre 1968 et 1975 (47 700 personnes), alors qu'elle perdait dans le même temps 183 000 personnes par émigration vers d'autres régions françaises. Si l'on admet que cet exode a été une des causes essentielles du déclin démographique de la région pendant un siècle et qu'il constitue, depuis 1954, un frein à la croissance de la population, il faudrait même regretter que Toulouse ne capte pas davantage ces flux migratoires alimentés à la fois par les campagnes et la quasi-totalité des autres villes de Midi-Pyrénées.

Par contre, entre 1968 et 1975, 35% des immigrés en Midi-Pyrénées, qui résidaient en 1968 dans une autre région française, se sont installés dans l'agglomération de Toulouse. L'attraction de la métropole régionale paraît donc très supérieur à son poids démographique dans la population totale de la région(22%). Même prépondérance si l'on ne considère que la population urbaine: 38,5% des citadins de Midi-Pyrénées vivent dans l'agglomération de Toulouse alors que celle-ci a fixé 48,5% des immigrés, résidant dans une autre région française en 1968, et recensés dans une ville de Midi-Pyrénées en 1975. Mais si Toulouse captait à son profit la plus grande partie des migratoires nés hors de la région, son aire de recrutement ne présentait aucune originalité particulière par rapport à celle de l'ensemble de Midi-Pyrénées: l'Ile de France lui fournissait plus du quart des immigrés et les trois autres régions du sud de la France 38,3%.

Enfin, 20 200 personnes qui résidaient en 1968 hors de France étaient installés dans l'agglomération de Toulouse en 1975: un peu plus de la moitié étaient des étrangers et, si l'on exclut les rapatriés pour la période 1962-1968, cet apport n'avait guère varié depuis 1962.

Par rapport à la population recensée en 1975, les nouveaux habitants installés depuis 1968 étaient majoritaires dans 62 des 111 communes de la ZPIU de Toulouse (fig.63). Hors de Toulouse, où malgré leur nombre (100 615) ils ne constituaient que 27% de la population totale, ces immigrés étaient relativement moins nombreux dans quatre secteurs différents de la banlieue. Parmi ces derniers, trois correspondaient à des zones rurales encore peu touchées par l'urbanisation (pays de la Save au nord-ouest, collines céréalières du Lauragais au sud-est, vallée de l'Ariège au sud). Par ailleurs, entre Toulouse et Muret, et même au-delà, de part et d'autre de l'axe de circulation menant aux Pyrénées, se dessine un large ruban de territoires déjà bien peuplés qui ne semblaient plus avoir attiré la population avec la même intensité que pendant les années 1960. Se trouvaient là presque toutes les communes de l'agglomération dont le solde migratoire avait beaucoup diminué entre 1968 et 1975, freinant une croissance démographique qui avait connu antérieurement des taux exceptionnels. Dans ce secteur

déjà dégradé par les gravières et les lignes à haute tension, le doublement par une voie autoroutière des R.N.20 et 125 confondues sur une dizaine de kilomètres, à la sortie de Toulouse, l'installation de nombreuses grandes surfaces commerciales, d'entrepôts de toute nature et de quelques activités industrielles semblaient avoir donné un coup d'arrêt au peuplement tout en stimulant l'essor des communes voisines tant au nord (Villeneuve,Frouzins) que dans la zone comprise entre Garonne et Ariège (Roquettes, Saubens).

Dans la commune de Toulouse, qui avait peu bénéficié des migrations internes à la ZPIU, les personnes recensées antérieurement hors de Midi-Pyrénées, dans une autre région ou à l'étranger, formaient près des deux-tiers du contingent des immigrés. En banlieue, cette immigration extra-régionale ne s'était pas répartie de façon homogène dans l'espace. Aucun rapport apparent ne semble exister entre le taux d'immigration d'une commune et la place relative de l'immigration extra-régionale. Cette dernière a joué un rôle important (plus de 30% de l'immigration totale) dans trois secteurs: au nord-ouest (Colomiers, Blagnac), au sud-est (Ramonville, Labège), et, un peu paradoxalement, au sud-ouest, c'est-à-dire dans la zone où l'on a enregistré des taux d'immigration particulièrement faibles. Dans les trois cas, la présence d'activités aux liaisons multiples avec l'ensemble du territoire français, voire avec l'étranger (usines aéronautiques, complexe scientifique, entrepôts divers ou succursales de grandes firmes), peut expliquer cette capacité à fixer les migrants d'autres régions françaises ou ceux qui résidaient antérieurement hors du territoire national.

Variée, particulièrement complexe, l'immigration dans la ZPIU de Toulouse a donc touché deux fois plus de personnes que les migrations intercommunales à l'intérieur même de cette zone urbaine étendue. Elle a largement contribué à modifier la répartition et la composition de la population tant à Toulouse que dans les communes de banlieue. Mais la contribution de la région à cette immigration est restée modeste: pour trois nouveaux habitants de la ZPIU en 1975, un seul résidait en Midi-Pyrénées sept ans auparavant.Le temps n'est donc plus où Toulouse constituait une sorte de creuset dans lequel se mêlaient surtout les apports socio-culturels des différents pays qui composent aujourd'hui sa région. Désormais les influences lointaines l'emportent largement. Elles facilitent sans doute l'action des puissants intérêts qui façonnent l'espace urbain et la société citadine en fonction de stratégies économiques peu soucieuses des traditions ou des patrimoines locaux quand ils ne sont d'aucune utilité marchande.

— l'émigration. La confrontation des soldes migratoires et des effectifs de la population immigrée permet d'estimer le nombre de personnes recensées dans une commune en 1968 et qui n'y résidaient plus sept ans plus tard. Le taux d'émigration se calcule alors en établissant le rapport

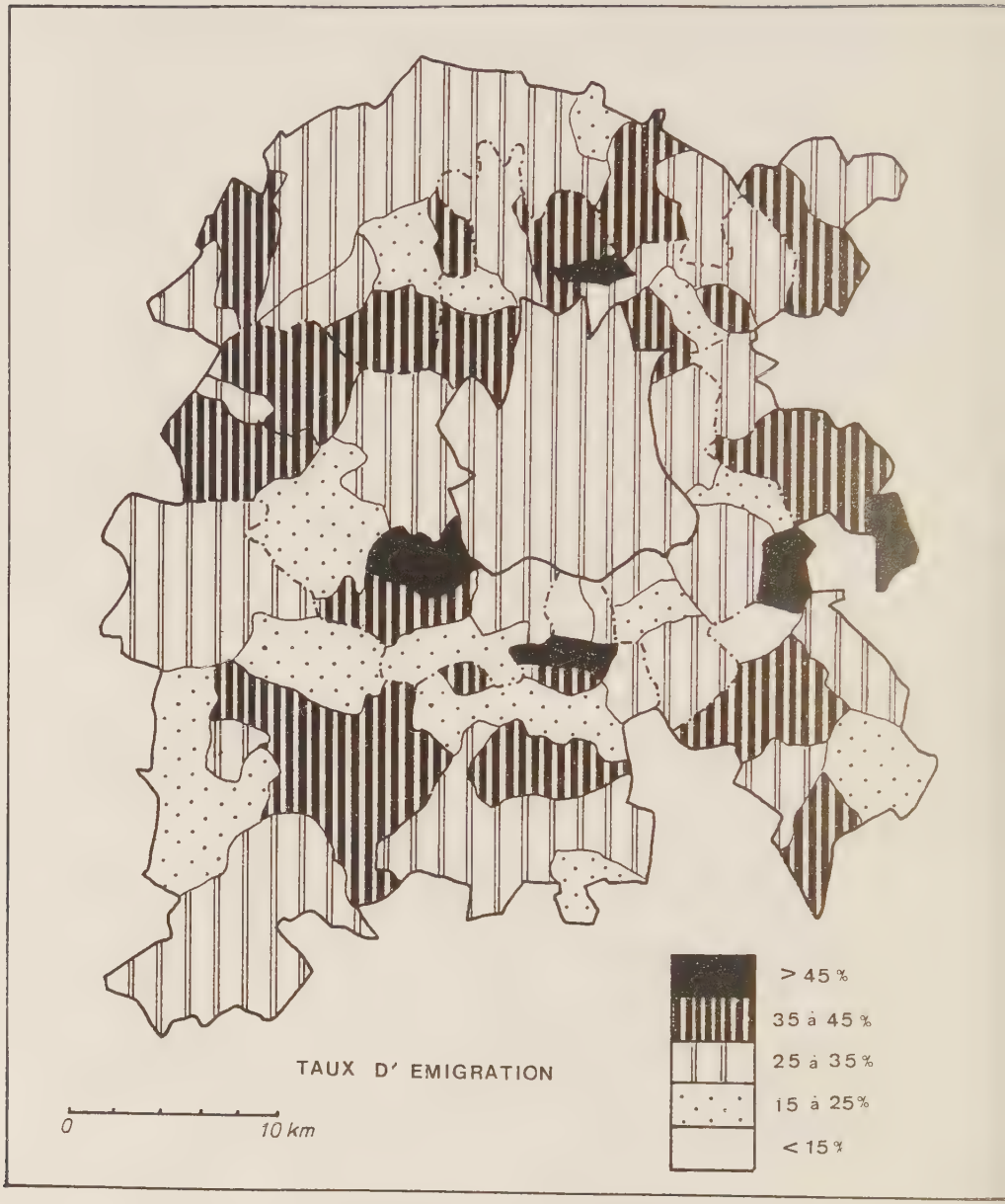


FIG. 64 . LE TAUX D'ÉMIGRATION DANS LES COMMUNES DE LA ZPIU DE TOULOUSE ENTRE 1968 ET 1975.

Taux d'émigration: nombre d'habitants ayant quitté une commune entre 1968 et 1975 pour 100 habitants recensés dans cette commune en 1968.

entre le volume de cette émigration et la population dénombrée en 1968.

Dans la ZPIU de Toulouse, la moyenne des taux d'émigration s'établit pour l'ensemble des communes de banlieue à 33% entre 1968 et 1975; elle ne diffère donc guère du taux d'émigration de la seule commune de Toulouse (31,8%). Un tel résultat remet en question l'opinion qui attribue une stabilité bien supérieure à la population des banlieues. Même si l'étendue de la commune de Toulouse ne permet pas de compter au titre de l'émigration des déplacements du centre ville vers les quartiers périphériques, ce qui conduit à sous-estimer le taux d'émigration, le chiffre obtenu pour l'ensemble de la banlieue surprend: en sept ans, c'est un habitant sur trois qui a quitté sa commune de résidence. Et encore ne s'agit-il que d'une moyenne, dépassée dans une cinquantaine de cas. Les extrêmes se situent à 63,8% (Saint-Pierre de Lages) et 8,7% (Escalquens) mais dans la moitié des communes les taux oscillent entre 25 et 45%. La répartition spatiale des taux d'émigration dans la ZPIU ne révèle toutefois aucun groupement significatif de communes. Il ne semble pas non plus exister de relation entre la taille d'une commune et l'instabilité de la population: l'émigration affecte avec une intensité comparable certaines communes densément peuplées, proches de Toulouse, et de petites communes encore peu touchées par la vague d'urbanisation, aux marges de la ZPIU.

Sur les 144 000 personnes recensées en 1968 dans l'agglomération de Toulouse et qui ne résidaient plus dans la même commune en 1975, 32% seulement avaient élu domicile dans une autre commune de l'agglomération alors que 68%, soit près de 98 000, avaient quitté cette agglomération — on parlera à leur propos, d'émigration externe — : 97 000 ont été identifiées lors du recensement de 1975 dans une autre commune de la région ou dans une autre région française, ce qui permet d'estimer à un millier environ celles qui ont quitté l'agglomération de Toulouse pour l'étranger.

Il n'est pas possible de chiffrer avec précision les contributions respectives de la ville et de sa banlieue à cet exode urbain. Toutefois, divers recoupements laissent penser qu'en moyenne les proportions ne doivent guère différer: quelle qu'ait été leur résidence en 1968, ce sont au moins deux émigrés sur trois qui ont quitté l'agglomération. Dans la seule commune de Toulouse, sur près de 118 000 émigrés, 35,5% au maximum, soit 42 000 personnes sont susceptibles d'avoir élu domicile dans une des 35 communes de banlieue incluse dans l'agglomération INSEE de 1975.

Si la région ne fournissait à l'agglomération de Toulouse que le tiers de l'immigration, elle a recueilli par contre presque la moitié de ses émigrés (46 400). Cette redistribution de la population toulousaine s'est effectuée de façon très inégale entre les communes de la Haute-Garonne situées au-delà des limites de l'agglomération (64%) et les autres départements.

Résidence en 1975	nombre d'émigrés	%	%
Haute-Garonne	29 675	63,9	30,6
-dont communes rurales	22 720	48,9	23,4
Reste de Midi-Pyrénées	16 755	36,1	17,3
Ensemble de Midi-Pyrénées	46 430	100	47,9
Région parisienne	12 495	24,7	12,9
Aquitaine	7 445	14,7	7,7
Languedoc-Roussillon	7 295	14,4	7,5
Provence-Côte d'Azur	6 690	13,2	6,9
Rhône-Alpes	3 620	7,2	3,7
Autres régions	13 025	25,8	13,4
Total reste de la France	50 570	100	52,1

Tableau n°42 . La destination géographique de l'exode urbain alimenté par l'agglomération de Toulouse entre 1968 et 1975.

Source. INSEE. Recensement de 1975.

Les migrations de Toulouse vers son département témoignent de l'extension contemporaine, en dehors de l'unité urbaine, de l'urbanisation des campagnes, qui s'opère en partie seulement par l'installation de personnes résidant antérieurement dans l'agglomération. Comme l'a révélé l'étude de l'immigration, ces migrations en provenance de l'agglomération représentent en effet au maximum 56% de l'immigration totale et vraisemblablement moins de 50% dans la majorité des communes de l'auréole urbaine incluse dans la ZPIU. Là, comme dans l'agglomération, les flux migratoires qui se développent à l'échelle de la région ou du pays tout entier sont intervenus pour une part essentielle dans la croissance démographique entre 1968 et 1975.

Hors de la Haute-Garonne, les émigrés de Toulouse installés dans Midi-Pyrénées se sont répartis presque également entre les villes (55%) et les campagnes (45%) et les trois-quarts d'entre eux ne sont pas allés au-delà des départements voisins (Ariège, Gers, Tarn, Tarn-et-Garonne).

Entre 1968 et 1975, 50 570 personnes, soit une sur deux parmi celles qui ont quitté l'agglomération, se sont

établies dans une autre région française. Plus du quart de l'exode régional s'est ainsi trouvé alimenté par la métropole toulousaine dont le taux d'émigration vers les autres régions françaises (11,4 %) a dépassé celui du reste de Midi-Pyrénées (8,1%). Son attraction démographique plus intense s'accompagne ainsi d'une propension plus marquée de sa population à émigrer hors de la région.

— bilan des migrations définitives. Les migrations de population entre l'agglomération de Toulouse et Midi-Pyrénées ont laissé en solde presque nul (- 130). Entre 1968 et 1975, globalement, la croissance démographique de Toulouse ne semble donc pas s'être effectuée au détriment de sa région. Toutefois, si les migrations que l'agglomération de Toulouse a attirées ou alimentées se sont effectivement annulées, elles n'en ont pas moins provoqué dans les autres communes de la Haute-Garonne un gain de 13 700 habitants, presque du même ordre que les pertes cumulées de tous les autres départements de Midi-Pyrénées. Tout s'est en effet passé comme si l'émigration de quelques milliers de Toulousains au-delà des limites de l'agglomération, dans l'auréole périurbaine, avait abouti à une redistribution de la population régionale par l'intermédiaire de Toulouse. Cette redistribution s'est opérée au détriment de tous les départements dont le bilan des échanges avec la métropole s'est soldé par une perte de 13 565 habitants, qui est certes modeste, mais supérieure à celle qui résultait pour eux des seules migrations interrégionales (-10 790).

Origine ou destination	Immigration	Emigration	Solde
Haute-Garonne	15 980	29 675	+13 695
-dont communes rurales	10 145	22 720	+12 575
Autres départements de Midi-Pyrénées	30 320	16 755	-13 565
TOTAL	46 300	46 430	- 130

Tableau n°43 . Bilan des migrations entre l'agglomération de Toulouse et la région Midi-Pyrénées. (1968 - 1975)

Source. INSEE Recensement de 1975.

Tout cela incite donc à nuancer un peu le jugement précédent. Si la croissance de l'agglomération de Toulouse s'est effectuée sans contribution apparente de sa région, elle a provoqué un brassage de la population de Midi-Pyrénées qui a contribué à densifier l'auréole périurbaine de la métropole, accentué le dépeuplement de certains départements ou contrarié l'essor démographique des autres.

A la différence des migrations intra-régionales, les échanges de population avec les territoires extérieurs à Midi-Pyrénées se sont soldés par un excédent de 36 000 personnes dans l'agglomération de Toulouse. Les seuls flux avec l'étranger y ont contribué pour 55% car l'immigration l'a largement emporté sur l'émigration hors du territoire national entre 1968 et 1975. Cela s'est traduit par l'installation de nombreux Français résidant antérieurement hors de France et par l'augmentation de la population étrangère vivant dans l'agglomération (5,8% de la population en 1968, 7,1% en 1975). Pour leur part, les migrations interrégionales ont aussi contribué à la croissance démographique de la ville et de sa banlieue: l'excédent de 15 900 personnes qu'elles ont pocuré entre 1968 et 1975 a résulté de l'addition des gains issus des échanges de population avec presque toutes les régions françaises. En effet, dans trois cas seulement, on a enregistré un déficit, minime avec l'Alsace (- 60) et Rhône-Alpes (-275), mais plus net,pour des raisons bien connues, avec Provence-Côte d'Azur (- 2 625).

En sept ans à peine,de 1968 à 1975, les migrations ont donc apporté à l'agglomération toulousaine 35 000 habitants supplémentaires (+ 8%). Mais affectant 230 000 personnes environ (133 000 immigrés et 97 000 émigrés) — sans compter les 52 000 migrants entre les communes de l'agglomération — elles ont bouleversé la composition de la population urbaine et sa répartition dans une vaste zone qui dépassait largement les limites de l'agglomération urbaine définie par l'INSEE en 1975 et s'étendait même au-delà de la ZPIU. Cette nouvelle répartition des hommes dans l'espace urbain s'harmonisait-elle mieux avec la localisation des activités ou, au contraire, le divorce s'était-il accentué entre lieux de résidence et lieux de travail en multipliant les besoins de déplacement quotidiens?

*b) les migrations domicile-travail en 1975.**

En 1975, 79% des emplois de la ZPIU se trouvaient concentrés dans la seule commune de Toulouse où ne résidaient

** L'étude est conduite à partir du fichier Mirabelle de l'INSEE. Résultats communaux, exhaustifs pour toutes les communes de banlieue, au 1/5e pour Toulouse, d'après les renseignements collectés lors du recensement de 1975.*

que 64% de la population active. Au sein même de la banlieue, existaient par ailleurs d'importantes distorsions entre la répartition des emplois et celle de la population active considérée dans sa commune de résidence (fig.65).

En dehors de la commune de Toulouse où l'excédent d'emplois était de l'ordre de 44 000, six communes seulement bénéficiaient d'une situation apparemment aussi satisfaisante et dans 12 autres le nombre d'emplois égalait au moins 75% de la population active domiciliée. Entraient dans ce groupe, relativement mieux pourvu en activités, des communes fort dissemblables: certaines étaient le siège d'une ou deux grandes entreprises et d'autres, au contraire, se caractérisaient plutôt par une concentration assez poussée d'affaires industrielles ou commerciales de moindre importance; toutefois, la majorité d'entre elles formait trois ensembles géographiques bien typés.

Le grand axe de circulation de la sortie nord de Toulouse avait fixé depuis longtemps industries, entrepôts et activités liées aux transports de marchandises, qui l'emportaient sur la fonction résidentielle. Fait particulièrement net à Fenouillet où le nombre d'emplois avait plus que doublé depuis 1962 (+1369, soit +124%) alors que lapopulation active domiciliée dans la commune n'augmentait que de 417 unités (+56%): en 1975 on y comptait deux fois plus d'emplois que d'actifs résidants. Dans cinq communes de cette sortie nord de Toulouse où le rapport emplois-population active était supérieur à 0,75, se trouvaient regroupés quelques 5000 emplois, soit environ 10% du total recensé dans l'ensemble de la banlieue (ZPIU sauf Toulouse).

A Blagnac et Colomiers, où se trouvaient déjà les usines de la SNIAS, l'installation des ateliers Dassault-Bréguet, transférés de Toulouse, avaient renforcé la spécialisation aéronautique à la fin des années 1960. L'extension de l'aéroport de Blagnac, la création d'une zone d'activités à proximité, l'implantation d'usines nouvelles dans les zones industrielles de Colomiers avaient également contribué à la création de 6 700 emplois supplémentaires entre 1962 et 1975 (1 600 à Blagnac, 5 100 à Colomiers), soit une augmentation de 180% en moins de quinze ans. C'est ainsi qu'en 1975, 20% des emplois de la banlieue s'y trouvaient localisés. Mais comme dans le même temps la croissance démographique avait été particulièrement vive, le rapport emplois/ population active résidante, légèrement supérieur à 1 en 1962, s'était sensiblement dégradé (0,81 en 1975).

Plus complexe paraît la troisième zone d'emploi de la banlieue, au sud-ouest de la ville. Deux communes, Portet et Muret, l'une aux portes de Toulouse, l'autre qui fit longtemps figure de cité satellite à l'autonomie plus marquée, comptaient en 1975 beaucoup plus d'emplois que d'actifs parmi leur population résidante. A la différence des communes de la sortie nord, elles n'avaient vu s'implanter qu'assez tardivement grandes surfaces commerciales et entrepôts divers, malgré la présence d'un grand

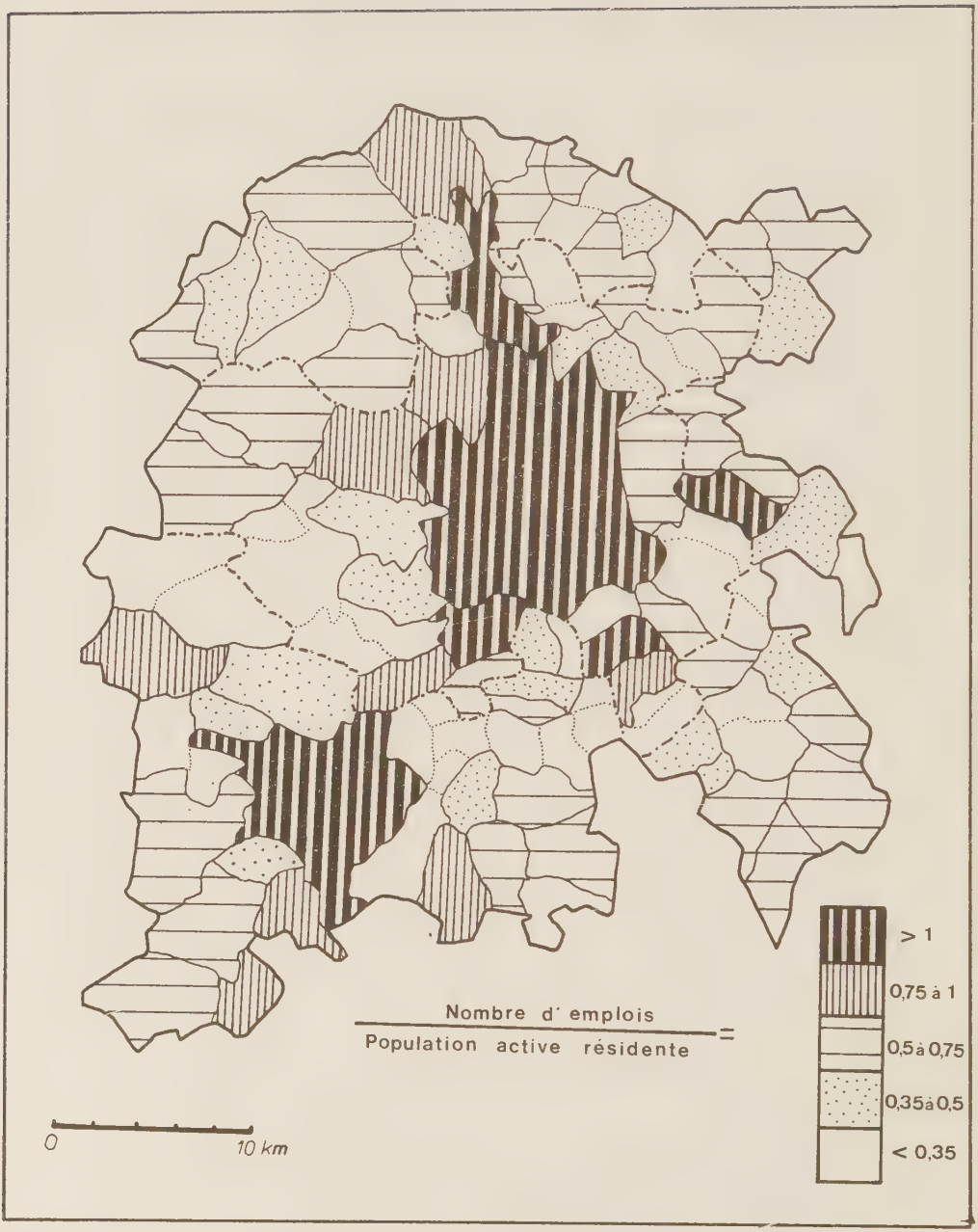


FIG. 65. EMPLOI ET POPULATION ACTIVE RÉSIDENTE DANS LES COMMUNES DE LA ZPIU DE TOULOUSE EN 1975.

axe de circulation desservant les Pyrénées et leur piémont de Saint-Gaudens à Bayonne, ainsi que l'Ariège, l'Andorre et l'Espagne. En 1962, le nombre d'emplois recensés dans ces deux communes n'atteignait pas 3 000; on en comptait 9 100 en 1975, c'est-à-dire beaucoup plus que d'actifs domiciliés. L'appoint des communes voisines de Roques, Le Fauga et Noé, dans lesquelles le rapport emplois/ population active oscillait entre 0,8 et 0,9 achevait de donner à ce secteur de banlieue un potentiel d'emplois (10 050) comparable à celui du groupe Blagnac-Colomiers.

L'inégale répartition des activités à la périphérie de Toulouse aboutissait ainsi au regroupement dans trois secteurs géographiques de la moitié exactement des emplois recensés en 1975 dans la ZPIU, hors de la commune de Toulouse. Cela suffisait pour donner aux communes concernées un assez bon rapport emplois/population active, qui semblait, a priori, devoir les exclure de la catégorie des communes-dortoirs.

Plus isolées, un certain nombre d'autres communes pouvaient se prévaloir aussi d'une telle situation; elles ne totalisaient cependant que 2 645 emplois et l'équilibre qui s'y réalisait mieux qu'ailleurs entre la population active résidante et le nombre d'emplois résultait de causes variées. Il pouvait s'agir des effets de l'implantation des grands établissements d'enseignement et de recherche (Lycée agricole et INRA à Auzeville) ou de l'extension d'une usine (Flourens), dans des secteurs où l'urbanisation se heurtait à des oppositions (propriétaires fonciers, municipalités...). Dans d'autres cas, à Saint-Lys, à Castanet — et certainement aussi à Montastruc la Conseillère — l'existence d'un bourg important, traditionnellement attractif pour la population rurale voisine, suffisamment éloigné des grandes surfaces de la banlieue pour que les activités commerciales aient pu s'y développer à l'abri d'une concurrence trop sévère, bénéficiant en outre de quelques emplois liés aux fonctions de chef-lieu de canton, suffisait pour maintenir un certain équilibre entre l'emploi et la population active dans des communes où la croissance démographique n'avait pas subi d'accélération brutale depuis trente ans.

Comme on l'a fait parfois, tout inciterait à tirer de la figure 65 un certain nombre d'enseignements relatifs aux migrations domicile-travail. La logique voudrait en effet que les secteurs évoqués ci-dessus, où se réalisait un certain équilibre entre le nombre d'emplois et la population active résidante — et a fortiori dans les communes où l'on notait un excédent d'emplois —, les travailleurs aient été beaucoup moins soumis qu'ailleurs à la contrainte de se déplacer hors de leur commune pour rejoindre l'usine ou le bureau. Ce serait oublier un peu vite que cette logique s'accorde mal à la complexité d'un tel espace géographique, elle même révélatrice des contradictions du système économique et social qui le façonne.

A partir des résultats du recensement de 1975, l'étude des migrations alternantes de commune à commune conduit en effet à formuler les plus extrêmes réserves sur de telles extrapolations. Echappent certes à l'analyse les déplacements domicile-travail à l'intérieur d'une même commune qui, parfois, à Toulouse en particulier, peuvent être beaucoup plus longs que les déplacements intercommunaux. Mais la commune constitue une unité socio-spatiale qu'on ne saurait sous-estimer et le fait d'aller travailler en dehors entraîne d'autres servitudes qui donnent aux migrations intercommunales des caractères particuliers.

— la mobilité quotidienne de la population. La figure donne pour chaque commune de la ZPIU la proportion de la population active qui, en 1975, ne travaillait pas dans la commune où elle résidait: dans trois cas seulement, à Toulouse (9,5%), Muret (38%) et Saint-Lys (39,5%) elle n'atteignait pas 50%; partout ailleurs c'était plus d'un habitant sur deux qui travaillait dans une autre commune. Cela ne saurait surprendre dans les zones où l'on a noté une insuffisance notoire du nombre d'emplois par rapport à la population active domiciliée. Par contre, dans toutes les communes où un certain équilibre — voire un excédent d'emplois— semblait réalisé en ce domaine, force est de constater que la mobilité quotidienne n'était pas atténuée pour autant, comme on pouvait l'imaginer. Les taux de sortie (population active travaillant hors de la commune par rapport à la population active résidante) y oscillait toujours entre 60 et 73%

A Blagnac, par exemple, le taux de sortie atteignait 68% alors que l'on comptait 4 223 emplois pour 4 615 actifs résidants. Le nombre d'emplois était tel qu'on ne peut attribuer l'exode quotidien à une diversification insuffisante. On ne saurait objecter non plus qu'il s'agit d'une illusion statistique qui ferait compter au titre des migrations intercommunales de travail des actifs travaillant simplement dans la commune voisine de Colomiers sans pour autant effectuer un déplacement plus long que de nombreux actifs travaillant et résidant sur place: sur 3 131 individus qui chaque jour quittaient Blagnac pour se rendre à leur travail, 89 seulement étaient dans ce cas. A Portet, autre commune bien pourvue en activités variées, la démonstration est encore plus nette: alors que le rapport emplois/ population active atteignait 1,7, le taux de sortie était à peine inférieur à celui de Blagnac (62%).

Ainsi,dans toutes les communes de banlieue où le nombre d'emplois était relativement proche de l'effectif de population active résidante — c'est-à-dire au moins égal à 75%— si le taux de sortie ne dépassait jamais 73% comme dans la majorité des autres communes de banlieue, il fallait que le rapport emplois/ population active passe au moins de 1 à 2 pour que le taux de sortie régresse en moyenne d'une douzaine de points et s'établisse à 55-57%.

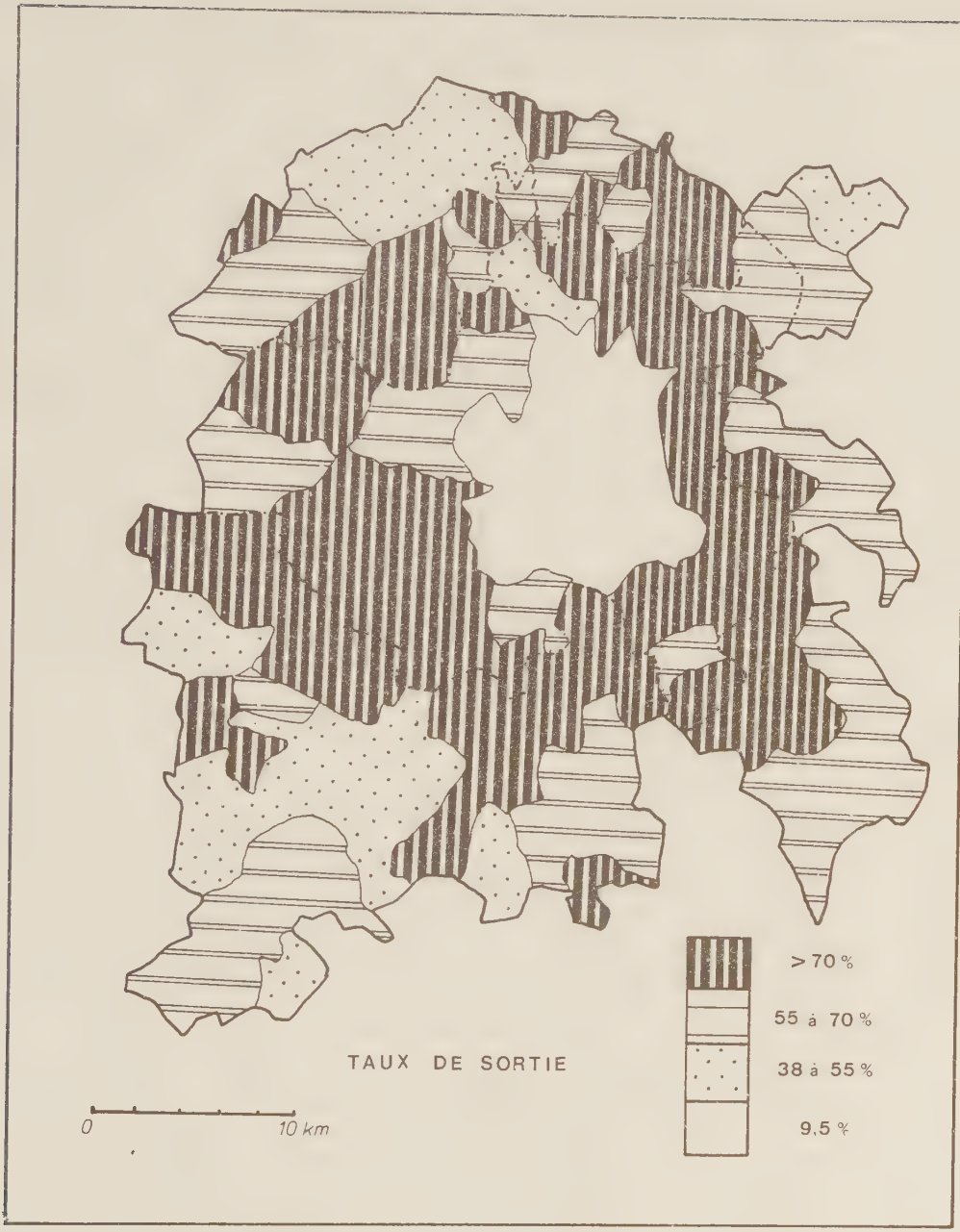


FIG.66. LES MIGRATIONS DOMICILE TRAVAIL DANS LA ZPIU DE TOULOUSE EN 1975.

Taux de sortie: nombre de personnes travaillant hors de la commune pour 100 personnes actives résidant dans cette même commune.

Une telle corrélation née de l'observation de la situation des différentes communes de la ZPIU au même moment, lors du recensement de 1975, se vérifie également dans le temps, comme le prouve l'analyse de quelques cas pour lesquels il a été possible de retrouver des données comparables en 1962.

A Portet, il n'y avait en 1962 que 872 emplois pour une population active résidante de 1 504 personnes (rapport:0,57); entre 1962 et 1975, la création de 2 995 emplois supplémentaires pendant que la population active domiciliée n'augmentait que de 737 unités a complètement inversé le rapport (1,71 en 1975). Or, pendant ce temps, on constate que le taux de sortie n'a diminué que de deux points passant de 64 à 62%. Chaque jour, en 1975, les 1400 personnes quittant la commune pour aller travailler ailleurs en croisaient quelques 3 000 autres attirées par les emplois créés là depuis vingt ans.

Même analyse et mêmes conclusions dans un cas différent, Colomiers. Là, malgré plus de 5 000 emplois nouveaux entre 1962 et 1975, le rapport emplois/ population active n'a connu qu'une faible amélioration (0,75 au lieu de 0,68) et le taux de sortie, loin de faiblir, a très légèrement augmenté, passant de 56,2% à 62,7%.

Il convient donc de réviser le postulat qui voudrait que la création d'emplois suffise à transformer une commune-dortoir en une véritable petite ville de banlieue. Sauf exception, l'implantation d'activités nouvelles n'élimine pas le rôle de commune-dortoir: une nouvelle fonction se juxtapose à l'ancienne sans modifier beaucoup les conditions de vie de la population laborieuse, toujours aussi largement soumise à des déplacements quotidiens pour se rendre à son travail hors de la commune.

Dans l'agglomération de Toulouse, une seule parmi les grandes communes de banlieue semble avoir mieux retenu sa population active entre 1962 et 1975: Muret. Mais il s'agit vraisemblablement là d'un héritage. L'éloignement relatif de Toulouse et un environnement plus rural n'ont résisté qu'un temps aux assauts de l'urbanisation qui a inclus peu à peu cette ville dans l'agglomération toulousaine étendue. La croissance équilibrée de la population et des activités depuis 1962 n'a pas suffi à éviter une progression du taux de sortie qui est passé de 26 à 38% entre 1962 et 1975 malgré l'amélioration du rapport emplois/ population active (0,86 en 1962, 1,03 en 1975).

De telles constatations incitent à penser que loin de corriger les distorsions entre lieux de résidence et lieux de travail, les migrations "définitives" précédemment analysées ont eu plutôt tendance à les accroître et à intensifier la mobilité quotidienne de la population. Peut-on en conclure que la localisation des hommes et celle des activités s'ignorent entièrement? La volonté toujours affirmée d'élire domicile en un lieu point trop éloigné de l'usine, du bureau, de l'entrepôt où l'on travaille,

a certainement guidé le choix des ménages qui ont changé de commune ou qui se sont installés dans la ZPIU de Toulouse entre 1968 et 1975. Mais il semble bien que de nombreux facteurs ont joué pour que le résultat ne soit pas à la mesure exacte des souhaits. Jusqu'en 1975 au moins, l'amélioration de l'équipement des ménages en voitures automobiles (en 1978, on comptait en moyenne un véhicule par ménage dans l'agglomération toulousaine) et le faible coût des carburants ont fait peser moins de contraintes sur le choix d'un lieu de résidence. Même si le souci de s'installer assez près de son lieu de travail demeurait prépondérant, la spéculation foncière et immobilière, l'attrait pour des maisons individuelles ou des appartements plus vastes, assez isolés, dans un environnement plus rural, ont certainement conduit à bien des compromis. Le champ géographique où s'exerçait la recherche d'un logement ou d'un terrain à bâtir dépassait largement le cadre de la commune où se trouvait l'emploi pour s'élargir à tout un secteur de l'agglomération (fig. 68, *a,b,c,d*). Nombre d'enquêtes ponctuelles soulignent d'ailleurs l'importance de ces migrations définitives qui conduisent d'un quartier périphérique de Toulouse à une commune de la proche banlieue, ou d'une commune de la proche banlieue à une commune plus éloignée, tout en suivant la même direction par rapport au centre ville. Existent vraisemblablement des pesanteurs géographiques que devraient permettre de mieux appréhender dans leur complexité les recherches contemporaines sur l'espace vécu des différents groupes sociaux. Enfin, l'accroissement du travail féminin n'est sans doute pas fait pour simplifier le choix d'un nouveau logement lorsque chaque membre du couple travaille en un lieu différent.

— les grands flux migratoires quotidiens. Cela ne saurait faire oublier la cause essentielle de l'augmentation des déplacements domicile-travail dans la région de Toulouse: malgré la stabilisation de la population municipale, pendant que se densifiaient et s'étendaient les banlieues entre 1968 et 1975, la concentration des emplois dans la commune de Toulouse s'est encore accentuée.

En 1962, la commune de Toulouse comptait 139 500 emplois pour une population active résidante de 127 000 personnes. Chaque jour, compte tenu des Toulousains qui travaillaient hors de la ville (3 500), 16 000 personnes environ affluaient à partir de quelque 838 communes extérieures parmi lesquelles 417 fournissaient au moins trois actifs (144). Cela témoignait déjà d'une progression sensible par rapport à 1954 puisqu'à cette date, on comptait seulement 9670 travailleurs, venant de 437 communes de la région, qui occupaient un emploi à Toulouse.(147)

En 1975, pendant que 17 737 Toulousains gagnaient la banlieue ou des lieux encore plus lointains, c'étaient 57 935 actifs qui venaient travailler dans la commune de Toulouse (151). Sur ce total, 52,2% résidaient en

proche banlieue (dans l'agglomération INSEE) et 18,7% au-delà, dans une autre commune de la ZPIU. Restaient donc 16 819 personnes domiciliées dans d'autres communes de la Haute-Garonne (14%), dans un des départements limitrophes (9,8%) ou dans d'autres départements plus lointains (5%). Dans ce dernier cas, l'analyse des lieux de résidence exclut presque toujours une migration quotidienne: c'était au mieux une migration hebdomadaire.

Dans la ZPIU, à l'exception de quatre cas, au sud de Muret, plus de 30% des personnes qui travaillaient hors de leur commune de résidence venaient à Toulouse et il n'était pas rare de trouver une proportion égale ou supérieure à 60% dans certaines communes de la périphérie immédiate (Ramonville: 68%, Saint-Orens: 75%, Balma:65%).

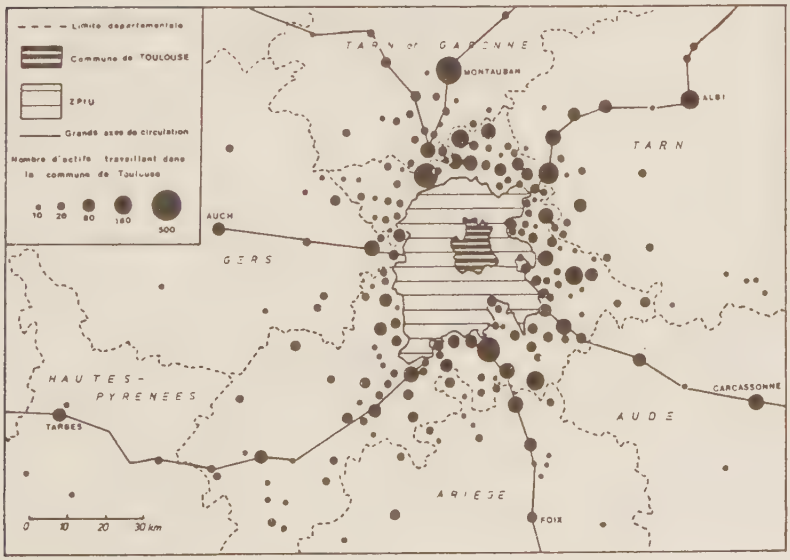
Beaucoup plus intéressante, car moins connue, se révèle l'extension de l'aire de recrutement de la main d'oeuvre en 1975. Et encore faudrait-il ajouter aux migrants représentés sur la carte les 3 536 personnes qui résidaient hors de la ZPIU et qui venaient travailler dans l'une des 110 communes de la banlieue. Au total, en 1975, la commune de Toulouse recrutait hors de la ZPIU plus de travailleurs qu'en 1962, toutes origines géographiques confondues. A la différence de la zone proche où la dispersion était extrême, au-delà d'une vingtaine de kilomètres, les lieux de résidence s'organisaient en fonction des grands axes de circulation dotés d'une voie ferrée et desservis par les services omnibus de la SNCF ou des lignes régulières de cars. (fig.67)

Dans les 110 communes de la banlieue, sur 50 000 emplois, en 1975 toujours, 50% étaient occupés par des personnes qui changeaient de commune pour se rendre à leur travail. Parmi ces migrants, 37,5% venaient de Toulouse, 48,5% résidaient dans une autres commune de la banlieue, et 14% seulement étaient domiciliées hors de la ZPIU.

Entre communes de banlieue, il s'agissait le plus souvent de déplacements courts (fig.68 *a, b, c et d*), chaque zone d'emploi recrutant sa main d'oeuvre dans un secteur géographique déterminé, ce qui n'excluait pas quelques déplacements (10% environ) entre deux points opposés de l'agglomération.

L'apport de Toulouse était loin d'être négligeable: en moyenne un emploi sur cinq était occupé dans la banlieue par un actif résidant dans la ville centre. A Colomiers, Toulouse fournissait 44% de la main d'oeuvre employée et, dans de nombreuses communes, plus de 50%: 50% à Blagnac, 52% à Ramonville, 57% à Balma. Bien que concernant cinq fois moins de personnes, ces déplacements de Toulouse vers la banlieue avaient progressé plus rapidement depuis 1962 que les migrations centripètes. Il n'est pas exclu que certains transferts d'activités — ou des dédoublements d'établissements — aient accentué ces mouvements lorsque la main d'oeuvre avait conservé son ancienne résidence. On peut même se demander si un tel transfert vers la périphérie n'a pas été à l'origine de certaines migrations aberrantes à l'intérieur de la banlieue. Dans un premier temps,

Lieux de résidence, dans Zone de peuplement industriel et urbain, de la population active travaillant dans la commune de Toulouse en 1975



Lieux de résidence, hors de la ZPIU, de la population actice travaillant dans la commune de Toulouse

N'ont été figurées que les communes où résident au moins 10 actifs.

FIG. 67.

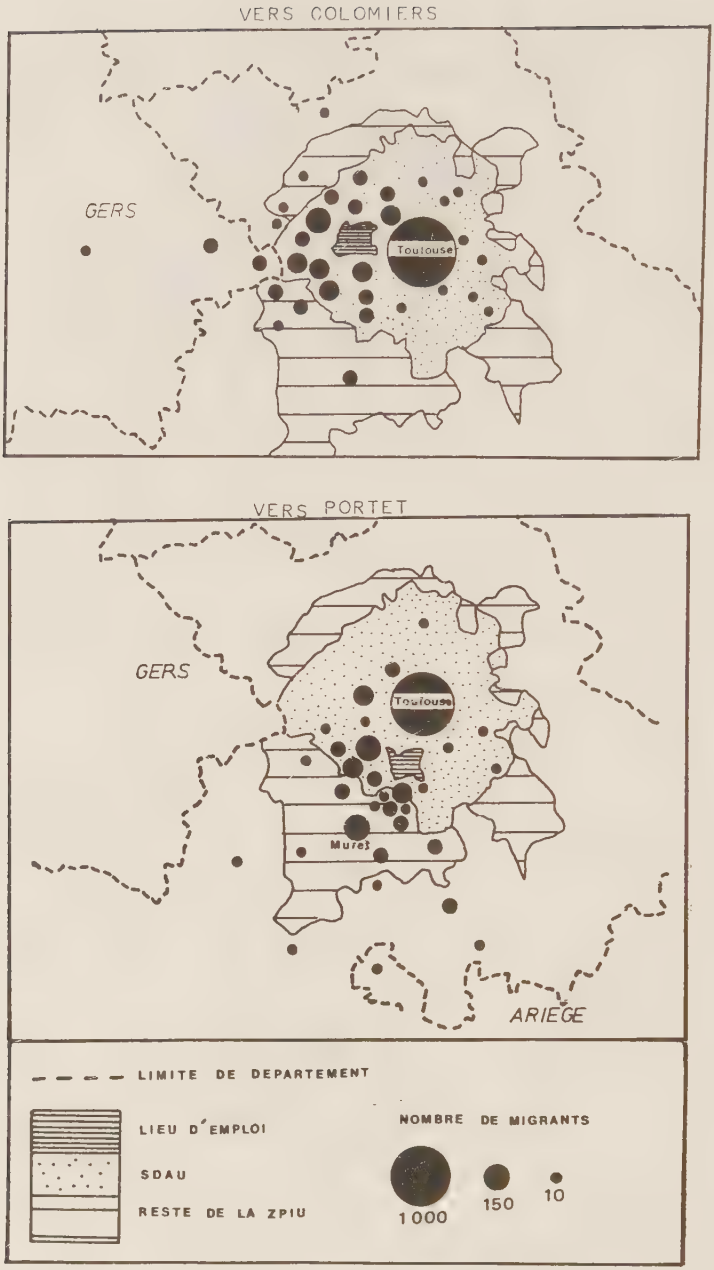
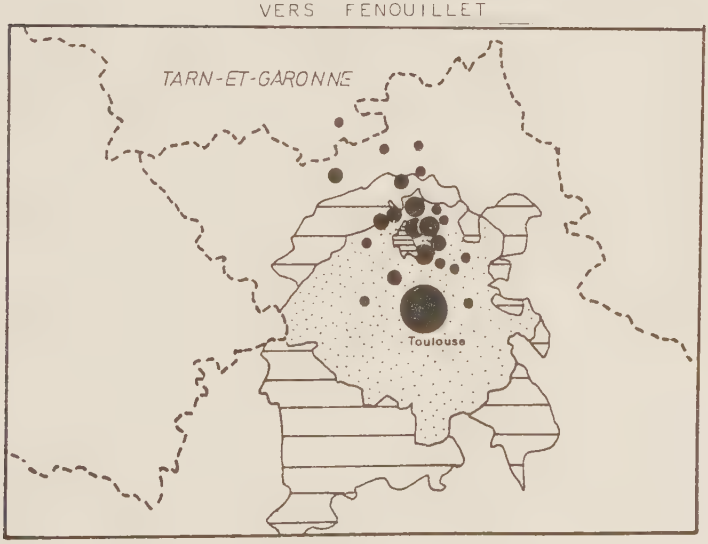


FIG.68. LES MIGRATIONS DE TRAVAIL VERS QUATRE COMMUNES DE LA BANLIEUE DE TOULOUSE EN 1975.

VERS MURET

VERS FENOUILLET



un lieu d'emploi central n'excluait aucun secteur de la banlieue pour l'employé qui cherchait à faire construire sa propre maison. Après le déplacement de l'usine ou de l'entrepôt, la migration quotidienne a pu poser de difficiles problèmes si l'intéressé habitait à l'autre extrémité de l'agglomération. D'une part l'accession à la propriété, largement encouragée depuis trente ans, rendait difficile l'abandon d'un logement chèrement acquis à coups d'emprunts dont l'échéance était parfois lointaine. D'autre part, la configuration du réseau de transports en commun, entièrement constitué de lignes radiales, rendait presque impossible l'utilisation de l'autobus pour se rendre au travail, ce qui était rarement le cas auparavant:longueur des trajets, passage obligé par le centre encombré où se trouvaient les terminus, coûts supplémentaires et pertes de temps engendrés par les correspondances...Eclatait alors l'une des multiples contradictions de l'économie libérale dans l'organisation de l'espace urbain: les problèmes de la circulation n'en étaient qu'une manifestation, trop hâtivement éliminée d'un débat facile et toujours stérile où s'affrontent périodiquement les défenseurs des transports collectifs et les partisans de l'automobile individuelle.

Contradictions d'un système économique et social, où la logique du profit règle la localisation des hommes et des activités laissant ensuite à l'initiative individuelle le soin de faire face à l'accroissement et à la diversification des besoins de transports qui en résultent. Depuis la fin des années 1950, s'étaient ainsi ouvertes de brillantes perspectives pour l'industrie de l'automobile et les compagnies pétrolières pendant que les pouvoirs publics assumaient les conséquences désastreuses d'une telle organisation de l'espace urbain; il fallait en effet financer l'entretien, l'extension et la modernisation d'un réseau de voirie toujours insuffisant et, dans le même temps, essayer d'enrayer, au nom de la justice sociale, la dégradation des transports en commun indispensables pour les exclus de l'automobile, pour ces usagers qu'on dit "captifs" de l'autobus ou du tramway. Quand le service public se fut ainsi réduit à un simple service social n'offrant plus aucune perspective de rentabilité, les intérêts privés laissèrent le soin aux collectivités locales d'en assurer la gestion et d'en éponger le déficit. Tel fut, on l'a vu, le cas à Toulouse. Depuis le début des années 1970, au prix d'importants sacrifices financiers, les communes et le département ont tenté de rendre aux transports en commun la place qu'ils n'auraient jamais dû perdre dans l'agglomération. Le résultat n'a pas toujours été à la mesure des efforts consentis. Le retard accumulé entre 1950 et 1970 était tel qu'il a fallu avant tout réorganiser la desserte de la ville et de sa proche banlieue avant de s'inquiéter des besoins nouveaux qui naissaient au-delà, dans une vaste auréole périurbaine où tout reste à faire en matière de transports collectifs.

Le périmètre des transports urbains défini par arrêté préfectoral en 1974 et dans lequel s'exerce la compétence du Syndicat Mixte des transports de l'agglomération

LIEU DE RESIDENCE	LIEU DE TRAVAIL				
	Toulouse	autres communes de l'agglo.* (35 communes)	autres communes de la ZPIU* (111 communes)	Hors ZPIU	Total "Sorties"
Toulouse	--	8 025	1 415	4 295	13 735
Autres communes de l'agglo.*	30 268	5 076 (1)	1 058	1 439	37 841
Autres communes de la ZPIU*	10 848	3 328	2 791 (1)	1 238	18 205
Reste du département	8 126	1 595	712		
Départements limitrophes	5 704	812	207		
Ailleurs	2 989	179	31		
TOTAL "ENTREES"	57 935	19 015	6 214		
Non migrants	131 245	14 151	11 278		
TOTAL DES EMPLOIS	189 180	33 166	17 492		

(1) migrations intercommunales

* limites INSEE de 1975. Agglomération: 36 communes
ZPIU: 111 communes

Tableau n°44 . Lieux de travail et lieux de résidence de la population ayant un emploi en 1975 dans la ZPIU de Toulouse.

Source. INSEE. Recensement de 1975.
D'après le fichier "Minabelle".
Comptages personnels à partir des tableaux communaux.

toulousaine ne concerne en effet que 52 communes associées à Toulouse. Or, l'étude des migrations définitives et des migrations domicile-travail montre l'importance des liens organiques qui unissent aussi à Toulouse des dizaines de communes laissées en dehors de ce périmètre et qui se trouvent ainsi toujours desservies par les transports collectifs selon des règles très strictes et quasi-immuables établies avant-guerre dans le souci d'éviter toute concurrence entre les différents modes de transport: tracé des lignes et détail des horaires sont pratiquement figés depuis un demi-siècle, depuis qu'ils furent consignés, en 1938, dans le Plan d'organisation des transports publics de voyageurs pour le département de la Haute-Garonne. Cet immobilisme contraste avec l'incontestable rénovation des transports en commun à l'intérieur du périmètre des transports urbains. Il pouvait avoir des partisans tant qu'il s'agissait de desservir un monde rural qui se dépeuplait. Il devient inacceptable quand il impose à de véritables citadins des services de transports aussi mal adaptés à leurs besoins.

S'impose donc l'élaboration d'un Schéma départemental des transports collectifs. Les travaux préparatoires n'ont été entrepris qu'en 1982 en Haute-Garonne et il est à craindre que les problèmes de desserte des zones rurales éloignées ne relèguent au second plan la mise en place d'un véritable service public de transports collectifs dans la zone périurbaine dont le recensement de 1982 a encore confirmé l'extension depuis 1975. Ce serait oeuvrer au mépris des réalités géographiques que l'étude des migrations définitives et des migrations de travail a permis de mieux cerner.

c) l'enquête de 1978.

L'extraordinaire brassage de la population dans l'agglomération de Toulouse et le développement de la mobilité quotidienne qu'elle a induit permettent de comprendre la nécessité d'une adaptation permanente de l'offre de transports collectifs dans l'espace. Considérés à la lumière des données présentées ci-dessus, les résultats obtenus pas la SEMVAT depuis 1973 n'en paraissent que plus encourageants.

Mais s'il permet de saisir l'ampleur et la variété des déplacements domicile-travail, le recensement de 1975 ne donne aucune indication sur les autres déplacements dont on sait, depuis les années 1960, qu'ils sont nettement plus nombreux. Or, de tels renseignements sont indispensables pour envisager sérieusement les modalités d'une réorganisation du système de transports collectifs dans l'agglomération toulousaine. En 1977, il a donc semblé nécessaire de combler cette lacune en confiant au CETE (Centre d'Etudes Techniques de l'Equipement) une grande enquête auprès de 4 500 ménages. Réalisée entre octobre

1977 et février 1978, à l'échelle de l'agglomération étendue — les 63 communes du SDAU,plus Seysses et Muret —, cette enquête a complété et actualisé les résultats d'études antérieures (Cf. chapitre V). Ses principales conclusions ont été largement diffusées auprès de la population (**167**). C'est qu'elle donne une idée assez précise de l'ampleur des besoins en chiffrant le volume de tous les types de déplacements. Les principaux flux sont identifiés en fonction du mode de transport utilisé et leur répartition géographique est analysée de façon assez fine, en particulier à l'intérieur de la commune de Toulouse, ce que ne permettait pas le recensement de 1975, même pour les seules migrations domicile-travail (cf.ci-dessus).

Lors de l'enquête du CETE, les habitants de l'agglomération de Toulouse effectuaient en moyenne 3 déplacements par jour, ce qui représentait un total de 1 660 000 déplacements. Pour faciliter la présentation des principaux résultats, on excluera cependant ici les quelques 520 000 de ces déplacements qui relevaient de la seule marche à pied et l'on ne retiendra que ceux qui entraînaient l'utilisation d'un moyen de transport: voiture particulière, autobus ou deux-roues.

Moyens de transport / Motifs du déplacement	Voiture	Deux-roues	Transport collectif
-Domicile-Ecole	35,3	36,8	27,9
-Domicile-Travail	69,7	15,4	14,9
-Affaires personnelles	73,1	12,5	14,4
-Divers	82,4	7,3	10,3
Ensemble (commune de Toulouse seule)	65	16	19
Ensemble (agglomération)	69,0	15,6	15,4

Tableau n°45 . Les moyens de transport utilisés pour les déplacements dans l'agglomération toulousaine (en %). 1978.

Source. (**167**)

Domicile - Ecole	14%
Domicile - Travail	27,8%
Courses, achats	10,4%
Visites, réunions	11%
Affairespersonnelles	11,2%
Divers	25,2%

Tableau n°46 . Les motifs des déplacements d'après l'enquête de 1978 (marche à pied exclue).

Source. (167)

Se trouvaient ainsi confirmées et amplifiées les tendances décelées antérieurement. D'une part, les déplacements réguliers — domicile-travail et domicile-école —, ceux que l'on pouvait espérer cerner avec précision dans l'espace et qui pouvaient faire l'objet de services de ramassage spécifiques dans bien des cas, ne représentaient qu'une forte minorité (42%). D'autre part, une très grande proportion des déplacements s'effectuait en voiture particulière alors que les transports en commun ne jouaient qu'un rôle limité (15,4%), comparable à celui des deux-roues pour l'ensemble de l'agglomération, légèrement supérieur dans la seule commune de Toulouse.

Toute comparaison un peu fine avec les enquêtes antérieures de ce type ou les résultats des recensements de population s'avère très aléatoire compte tenu du champ d'enquête différent et de la nature des questions posées. Il semble cependant que les nouvelles données indiquaient une régression relative des transports en commun et des deux roues au bénéfice de la voiture particulière. Dans quelle mesure cette évolution était-elle le signe d'une substitution de la voiture aux deux roues et aux autobus pour des déplacements comparables? N'était-elle pas plutôt la conséquence d'une nouvelle répartition de la population dans l'espace urbain? Les deux facteurs ont dû intervenir, mais compte tenu de la progression du trafic des transports en commun, en valeur absolue, depuis 1972, tout porte à croire que la croissance spatiale de l'agglomération a joué au détriment des transports en commun et des deux roues,car les besoins de déplacement ont progressé encore plus vite que le trafic écoulé par ces deux modes de transport. Le réseau d'autobus essentiellement composé de radiales était de moins en moins dense au fur et à mesure que l'on s'éloignait du centre et se prêtait fort mal au drainage d'une demande très diffuse

TYPES DE DEPLACEMENTS	TRANSPORTS COLLECTIFS		DEUX-ROUES		VOITURES PARTICULIERES		TOTAL	
	nb	%(1)	nb	%(1)	nb	%(1)	nb	%(2)
1. A l'intérieur de la commune de Toulouse	121 000	19,6	103 000	16,7	394 000	63,7	618 000	56,6
-dont internes au centre	69 000	23,2	51 000	17,1	178 000	59,7	298 000	27,3
-dont internes à l'hypercentre	7 000	17,5	8 000	20,0	25 000	62,5	40 000	3,7
2. A l'intérieur de la banlieue	15 000	6,8	49 000	22,3	156 000	70,9	220 000	20,1
3. De la banlieue vers Toulouse ou vice-versa.	32 000	12,5	19 000	7,5	203 000	80,0	254 000	23,3
TOTAL AGGLOMERATION (1+2+3)	168 000	15,4	171 000	15,6	753 000	69,0	1 092 000	100
-dont déplacements radiaux ayant pour origine ou destination								
- le centre	67 000	18,0	41 000	11,0	264 000	71,0	372 000	34,1
- l'hypercentre	91 000	31,3	30 000	10,3	170 000	58,4	291 000	26,6

(1) répartition modale par type de déplacement

(2) répartition en% des différents types de déplacement.

Tableau n°47 . Les types de déplacements dans l'agglomération de Toulouse. en 1978.

Source.(167)

en zone périurbaine. Quant aux deux-roues, l'allongement des déplacements, consécutif à l'urbanisation périphérique, en faisait des moyens de transport de plus en plus malcommodes et dangereux dans une voirie de banlieue qui devenait le domaine presque exclusif des automobiles et des poids lourds. Pendant que les transports collectifs faisaient de nouveaux adeptes dans la zone anciennement urbanisée, l'automobile leur a sans doute ravi la quasi totalité de la nouvelle clientèle potentielle à la périphérie, dans la zone de forte croissance démographique. La forte progression de leur trafic ne pouvait donc suffire — ou suffisait à peine — à leur conserver le rôle déjà réduit qu'ils jouaient dans la vie quotidienne de l'agglomération.

L'enquête de 1978 apporte d'ailleurs quelques indications précieuses sur la répartition des déplacements entre les différents modes de transport. Quatre secteurs géographiques emboîtés ont été retenus: l'hypercentre, en fait le centre au sens strict, ancienne zone intra-muros de rive droite; le centre, abusivement assimilé à l'espace limité par le canal du Midi à l'est, la rocade à l'ouest, et l'axe Pont-des-Demoiselles - Boulevard des Récollets - Croix-de-Pierre, au sud; la commune de Toulouse, et l'ensemble de l'agglomération, soit les 63 communes du SDAU, plus Seysses et Muret (tableau n°47).

Pour les déplacements ayant pour origine ou destination l'hypercentre, les transports en commun jouent un rôle appréciable (31,3%). Mais leur part diminue nettement pour les autres déplacements centripètes ou centrifuges induits par le centre (18%) ou la commune de Toulouse dans son ensemble (12,5%) car, du fait de la structure radiale du réseau, la densité des lignes d'autobus diminue rapidement vers la périphérie. Si cela explique aussi les 23% de déplacements en transports collectifs à l'intérieur du centre, on ne peut manquer d'être surpris par les résultats concernant les déplacements internes à l'hypercentre. Dans cette zone fort peu étendue et encombrée, la voiture particulière semble d'une utilisation très fréquente, ce qui mériterait sans doute une étude attentive.

Pour les déplacements entre communes de banlieue, la faiblesse de l'utilisation des transports collectifs n'a rien d'étonnant mais il faut noter qu'elle s'accompagne d'un recours très fréquent aux deux-roues, malgré les inconvénients déjà notés de ce mode de transport dans une voirie qui ne leur offre pas toutes les garanties de sécurité. Est-ce le signe d'un besoin de déplacement qui ne peut être satisfait ni par les lignes actuelles d'autobus, trop peu nombreuses ou inadaptées, ni par la voiture individuelle dont l'usage est jugé trop onéreux par une partie de la population de la banlieue? Il est révélateur que pour les autres déplacements issus aussi de la banlieue, ceux qui se dirigent vers la commune de Toulouse, les transports collectifs jouent un rôle beaucoup moins négligeable — 12,5% au lieu de 6,8% — qu'on ne peut manquer de mettre

en relation avec un net recul des deux-roues — 7,5% au lieu de 22,3% — et une progression sensible de la voiture particulière — 80% au lieu de 70,9% — , ce qui pourrait s'expliquer à la fois par de meilleures liaisons radiales en autobus et par la composition sociale différente des flux migratoires. Si l'importance des déplacements en deux-roues à l'intérieur de la banlieue peut être interprétée comme le signe d'une demande potentielle pour les transport collectifs émanant de catégories sociales à faibles revenus, rien ne dit que cette demande pourrait être satisfaite par la création de nouvelles lignes d'autobus. C'est le problème de sa répartition dans l'espace qui setrouve posé, et sa solution ne passe pas nécessairement par l'établissement de lignes circulaires qui imposent presque toujours des correspondances dissuasives.

L'étude des déplacements quotidiens au sein de la banlieue ne fait que confirmer ce que laissait prévoir l'analyse de la croissance démographique contemporaine à la périphérie de l'agglomération. Mais c'est sans doute dans le centre que se pose avec le plus d'acuité la question d'une réorganisation du système de transports urbains en général et du réseau de transports collectifs en particulier. C'est l'engorgement du centre qui, on le verra, a été à l'origine de l'idée d'un métro léger à Toulouse. D'après l'enquête de 1978, le centre — l'hypercentre des auteurs de l'enquête — , dont les fonctions spécifiques n'ont cessé de se renforcer et de se diversifier depuis dix ans, générait à lui seul 30% du total des déplacements urbains et 58% de ceux qui s'effectuaient grâce aux transports en commun (déplacements vers l'hypercentre et déplacements internes à l'hypercentre).

3.Les contradictions de la politique des transports urbains.

A partir des années 1970-1973, pour faire face à l'augmentation et à la diversification des déplacements dans l'agglomération toulousaine, les responsables des transports urbains ont engagé, on l'a vu, un important effort de promotion des transports collectifs. Mais dans le même temps, ils ne renonçaient pas à de très lourds investissements destinés à rendre plus aisée la circulation automobile. En refusant de choisir entre transports individuels et transports collectifs, ils ont engagé des actions dont les effets ne pouvaient que se contrarier et c'est dans le centre qu'éclatent aujourd'hui les contradictions d'une telle politique qui peut compromettre, à brève échéance, le fonctionnement correct de l'organisme urbain.

a) Les options du SDAU.

Dans le cadre d'un périmètre étendu — 63 communes —, la Commission Locale d'Aménagement et d'Urbanisme constituée

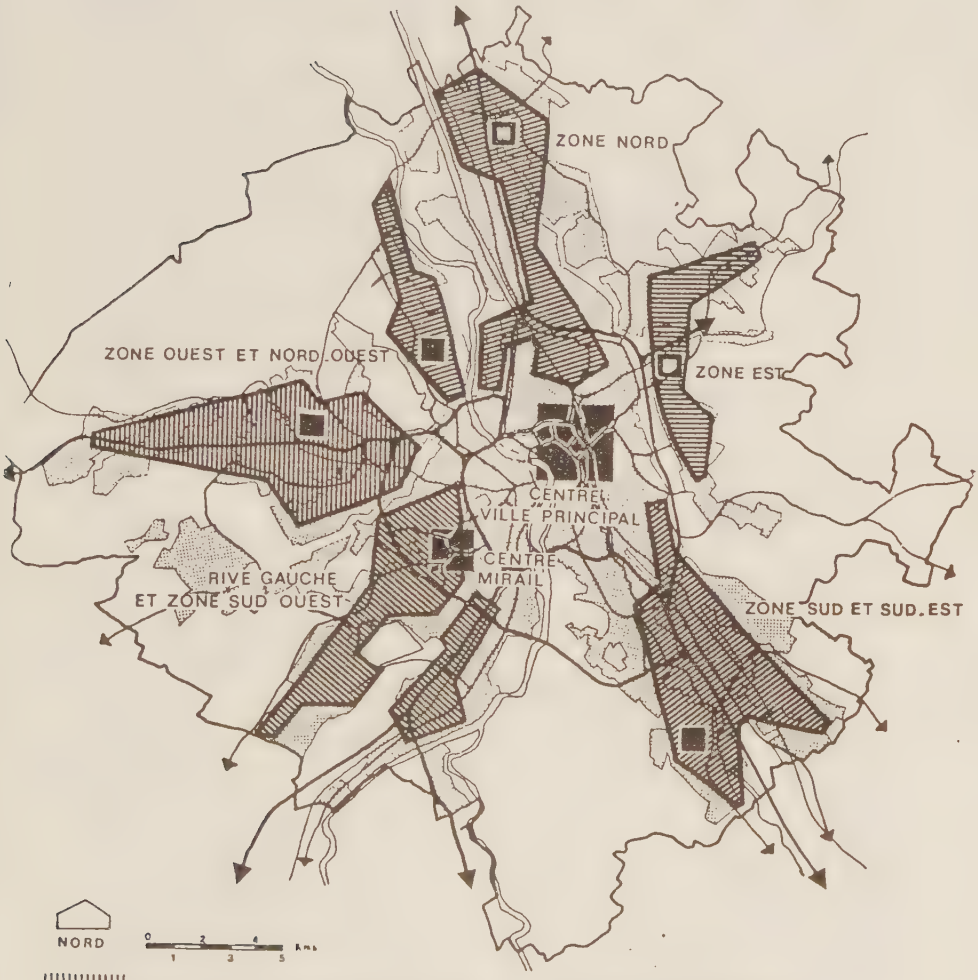
en 1969 s'est attachée à définir les grands objectifs de l'aménagement. Ses travaux ont abouti en 1975 à la publication du Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme de l'agglomération toulousaine (**140**).

Le centre ville a fait l'objet d'une attention particulière. Après avoir constaté son fonctionnement défectueux, les planificateurs ont admis l'idée qu'il était surtout nécessaire d'y effectuer des aménagements appropriés *"sans modifier l'équilibre de ses multiples fonctions"*, car *"une spécialisation excessive lui ferait perdre son attractivité, son animation, son charme et sa beauté."* L'option en faveur de centres secondaires ou complémentaires, qu'on avait essayé de concrétiser quinze ans plus tôt en lançant l'opération Mirail, n'était pas abandonnée pour autant, mais il était bien précisé que ces points forts des quartiers périphériques ou de la banlieue devaient offrir *"un niveau de centralité qui accompagne le centre principal sans lui porter ombrage"*. Et si le centre complémentaire du Mirail semblait encore privilégié — on qualifiait les autres de centres secondaires —, il était bien précisé qu'il ne devait pas *"faire concurrence à l'hypercentre de Toulouse dont la fonction de centre principal de l'agglomération doit être, au contraire, affirmée et renforcée"*. Le Mirail comme les autres centres secondaires avaient essentiellement pour but de fixer *"certains éléments de centralité"* qui risquaient de se *"disperser de manière anarchique sur l'ensemble de la périphérie"*. Pour cela avaient été retenus quelques sites, à raison d'un pour chacun des axes de l'urbanisation future : autour de Saint-Alban-Castelginest-Bruguières au nord, Colomiers à l'ouest, Castanet au sud-est. A l'est et au sud-ouest par contre, l'avenir était déjà bien engagé et la présence de centres commerciaux qui s'étaient constitués autour de deux hypermarchés (Carrefour-Portet et Mammouth-Grammont) rendait bien difficile le choix d'un autre centre secondaire, *"même s'ils ne correspondaient pas à l'image que l'on peut se faire d'un centre secondaire intégré aux quartiers d'habitations"*.

Les extensions futures de l'agglomération étaient étroitement associées aux grands axes routiers interrégionaux qui convergeaient vers la ville et en faisaient depuis des siècles un carrefour de premier ordre que le SDAU se proposait de renforcer encore. La notion d'axe d'urbanisation l'emportait donc, ce qui impliquait la protection et l'aménagement de zones vertes et de zones agricoles entre ces lignes de force radiales de l'agglomération future. (Fig.)

Dans ce schéma, rien de très neuf. C'est le souci d'intégrer le futur engagé — les fameux "coups partis" des aménageurs — et le futur souhaitable qui l'avait largement emporté. Mais l'agglomération une fois structurée autour d'une centre principal renforcé, plus étendu, plus efficace, et de centres secondaires constituant les points forts des grandes radiales d'urbanisation, il fallait encore lui assurer un fonctionnement correct et engager pour cela une *"politique globale et volontariste de déplacements"*.

LES EXTENSIONS POSSIBLES DE L'URBANISATION



Carte extraite du SDAU (140)

FIG. 69.

En ce domaine, le choix — ou plutôt l'absence de choix — était clair: on n'envisageait pas de *"substituer massivement les transports en commun à la voiture"*, mais on souhaitait seulement que *"les premiers ne soient plus considérés comme un simple résidu dans un système de transport dominé par les seconds"*. Les planificateurs pouvaient toujours proclamer que les différents modes de transport devaient à l'avenir être *"complémentaires"*, ils n'en reconnaissaient pas moins que la circulation routière continuerait à jouer un rôle essentiel, dont ils soulignaient d'ailleurs l'importance économique:

> *"Le mode d'urbanisation passé et futur de l'agglomération rend inévitable que de nombreux déplacements périphériques s'effectuent en transport individuel. Les grandes voies nouvelles constituent le support de l'urbanisation future et structurent les extensions périphériques.*
>
> *Par ailleurs l'importance économique du transport routier doit être de plus en plus prise en considération... Cela implique que soit mis en place le plus rapidement possible un réseau de voies rapides d'agglomération dont la caractéristique principale doit être la qualité de service et la rapidité aux différentes heures de la journée."* p.76.

Le schéma de voirie à long terme répondait parfaitement à ces objectifs (fig. 70). A peu de choses près, il reprenait celui qui avait été élaboré plus de vingt ans auparavant (Cf. chapitre VI) et dont la réalisation n'était pas encore achevée. La liaison entre les autoroutes A 62 (Toulouse-Bordeaux) et A 61 (Toulouse-Narbonne) était assurée par deux rocades qui devaient dévier le trafic de transit, l'une contournant la ville par l'ouest, l'autre passant à l'est dans la vallée de l'Hers. La première était déjà bien engagée. Conçue à l'origine comme rocade urbaine, il suffisait de la raccorder aux deux extrémités tout en lui donnant les caractéristiques autoroutières: échangeurs aux différents carrefours, séparation des deux sens de circulation...Cela devait permettre d'atténuer un peu les conséquences désastreuses du retard apporté à la réalisation du contournement est, le seul conçu à l'origine pour relier les deux autoroutes et dont le tracé posait pourtant bien moins de problèmes, les terrains nécessaires ayant été protégés de l'urbanisation à la différence de ce qui s'était passé pour les raccordements nord et sud de la rocade ouest.

A plus long terme, était aussi envisagé un autre contournement par l'ouest, plus extérieur. Sur la rive gauche, il s'intégrait sans difficulté à la future deuxième tranche du Mirail dont il devait former la limite externe.

SCHEMA DE VOIRIE A LONG TERME

Carte extraite du SDAU (140)

FIG.70

Par contre, entre la Garonne et l'échangeur du Palays,qui marquait le début de l'autoroute à péage A61, son tracé soulevait d'énormes difficultés car il traversait la zone des coteaux, fort appréciée des catégories sociales aisées qui y avaient élu résidence avec le souci d'y maintenir un environnement de qualité et de faibles densités de population. La réaction fut telle qu'il fallut d'ailleurs abandonner ce projet et admettre que la liaison entre la rocade externe de rive gauche et l'autoroute pourrait se faire "en peigne" dans la zone des coteaux, c'est-à-dire en utilisant la trame des chemins existants, légèrement élargis.

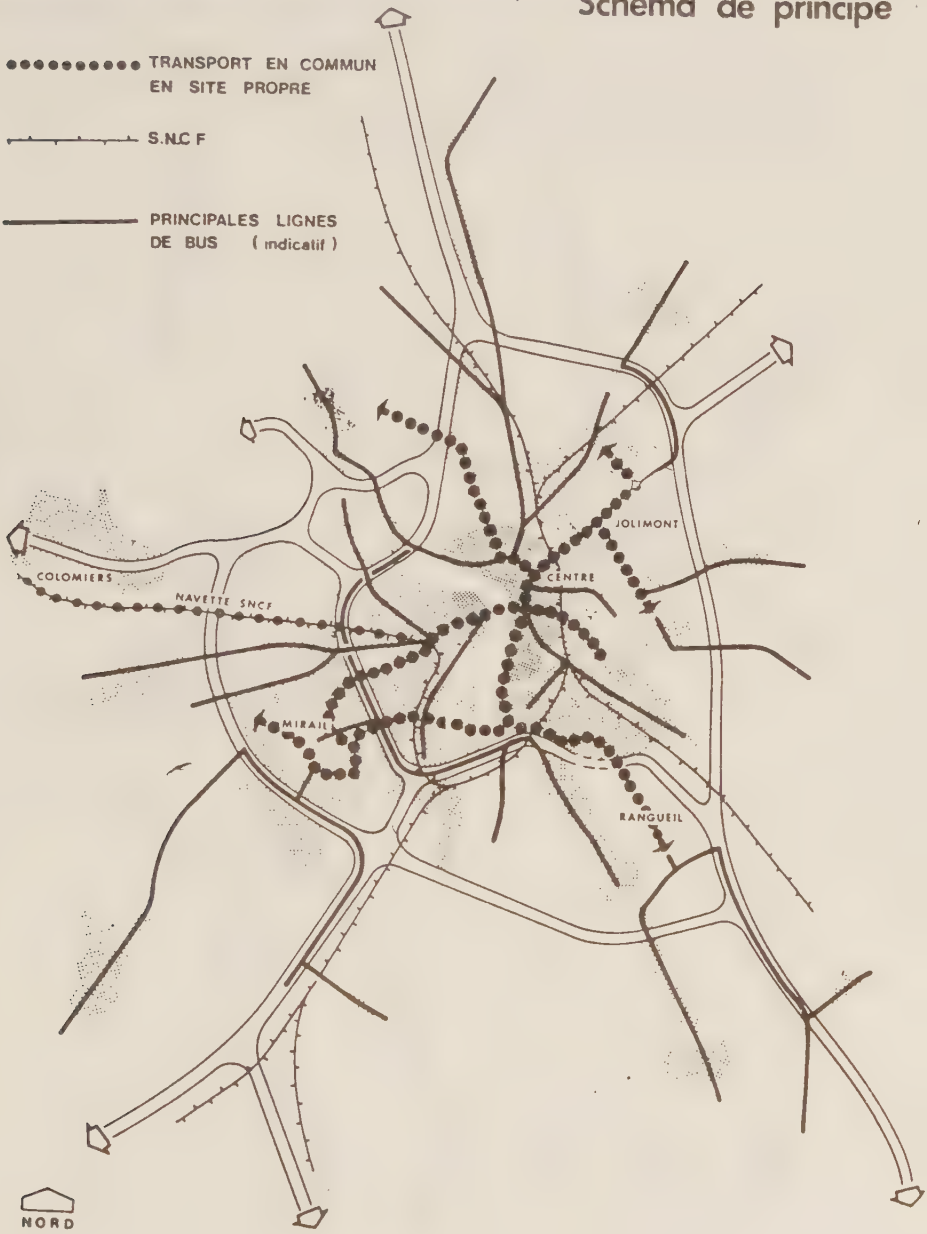
Sur ces rocades se branchaient naturellement les grandes pénétrantes auxquelles le SDAU proposait de donner aussi des caractéristiques autoroutières. Là encore, les choses étaient bien engagées. Les autoroutes A 61 et A 62 arrivaient pratiquement aux portes de Toulouse en 1975 et sur la pénétrante sud-ouest, qui devait doubler la RN 20, les travaux étaient déjà avancé. Restait donc à préciser les projets de la pénétrante nord-est venant d'Albi et surtout celui de la pénétrante ouest en direction de Colomiers et d'Auch. Dans ces deux secteurs, l'engorgement de la voirie devenait d'année en année plus insupportable et pouvait compromettre l'urbanisation des communes riveraines. Encore fallait-il que les considérations locales prennent le pas sur la stratégie des investissements routiers qui obéissait à une logique nationale: incontestablement, les liaisons avec Albi et Auch ne présentaient, vues de loin, qu'un intérêt régional, à la différence de celles qu'assuraient les routes nationales 20 (Paris-Toulouse), 113 (Bordeaux- Narbonne) ou 125 (Toulouse-piémont pyrénéen).

A l'intérieur de la future ceinture de rocades, l'accès au centre ville devait également être amélioré grâce à l'achèvement de projets anciens (voie sur berge de la Garonne entre Empalot et le pont Saint-Michel, voire le Pont-Neuf; voie sur la berge du canal entre le Pont-des-Demoiselles et le débouché de la rocade sud), et à la réalisation d'une nouvelle voie dite "pénétrante du Raisin" dans une zone urbaine assez dense. Tous ces projets s'inscrivaient dans la logique inaugurée au début des années 1960 avec la transformation des allées Jean Jaurès, ancienne promenade cavalière, en une voie routière conduisant pratiquement au coeur de la ville. Une operation dont l'efficacité n'était peut être pas à la mesure des dommages qu'elle avait provoqués dans le tissu urbain, brutalement privé de l'une des rares coulées vertes dans sa partie la plus dense.

Avec de telles options, la priorité accordée aux transports en commun dans l'agglomération toulousaine pouvait apparaître comme un voeu pieux. Il était évident que l'ampleur des aménagements routiers retenus risquait fort d'absorber la quasi-totalité des investissements futurs.

RESEAU DE TRANSPORT COLLECTIF A LONG TERME

Schéma de principe

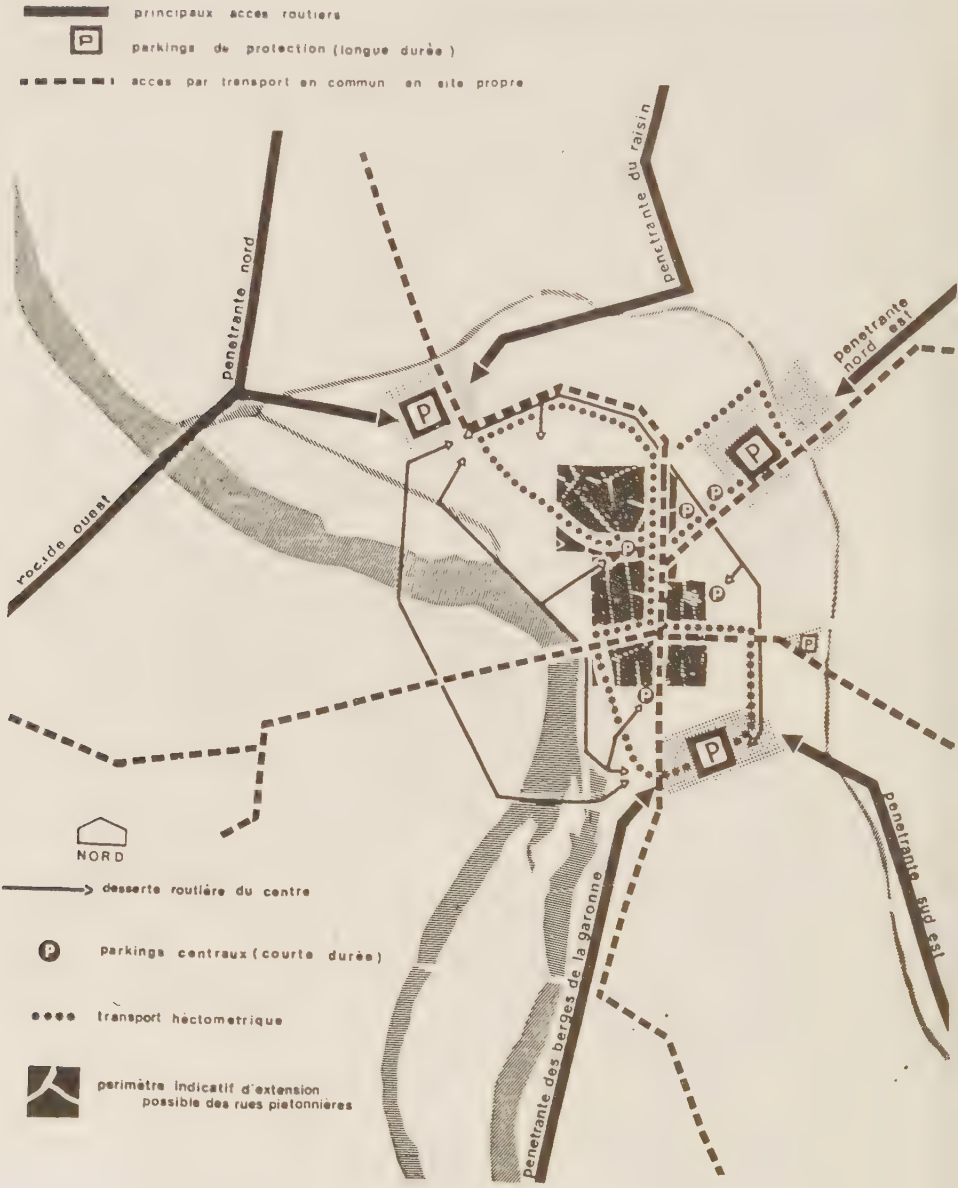


carte extraite du SDAU (140)

FIG.71

FONCTIONNEMENT DU CENTRE

Schéma de principe proposé



Carte extraite du SDAU (140)

FIG.72

En facilitant ainsi la circulation automobile, on ne pouvait guère espérer que la population serait encouragée à utiliser plus fréquemment les transports collectifs. D'ailleurs, comment ces derniers pourraient-ils fonctionner de façon plus efficace s'ils devaient continuer d'emprunter les mêmes voies que la circulation générale, dans le centre en particulier, ce qui avait eu pour conséquence, depuis des années, de réduire considérablement leur vitesse commerciale?

Dans ces conditions, pour mener effectivement à bien une politique de promotion des transports collectifs, il fallait abandonner l'idée d'un réseau entièrement exploité par autobus et frapper un grand coup en adoptant le principe d'un transport en commun en site propre (TCSP) autour duquel on restructurerait les lignes d'autobus: l'efficacité d'un tel système mixte semblait seule en mesure de capter une bonne proportion de la demande de déplacements dont la progression ne faisait aucun doute.

> *"Un réseau de transport en site propre, formant l'ossature principale du système, permettra sur les axes à plus forte densité d'urbanisation d'offrir un système rapide, confortable et fiable, à forte capacité et sans nuisances, susceptible d'offrir une alternative valable aux transports individuels." (p.77)*

Le principe admis, les auteurs du SDAU restaient bien imprécis quant aux modalités concrètes d'une telle réalisation et laissaient dans le flou les problèmes de tracé.

> *"Les trois ou quatre lignes principales relieront directement les quartiers les plus denses de l'agglomération au centre et aux zones d'activités importantes. L'hypercentre, notamment ses activités commerciales, devra être bien irrigué. Des pôles importants comme le Mirail et Rangueil seront non seulement reliés au centre, mais pourront aussi bénéficier à terme d'une relation directe entre eux." (p.77)*

Or, si en banlieue et dans les quartiers périphériques de Toulouse, on pouvait admettre la possibilité de concilier un transport collectif en site propre et les transports individuels, le choix n'était pratiquement plus possible dans le centre, à moins de réaliser un métro souterrain, hypothèse qui n'a même pas été évoquée. Les auteurs du SDAU ont tout simplement éludé la question. Après avoir affirmé la nécessité d'améliorer l'accessibilité du centre afin de le protéger *"des encombrements de nuisances du trafic"*, ils envisageaient simplement, à long terme, d'y ménager une vaste zone protégée *"réservée pour l'essentiel aux piétons et aux divers types de transports en commun (certaines rues leur seraient spécifiquement*

affectées), les grands courants de circulation ne la traversant plus". Ils évoquaient même la possibilité d'un transport hectométrique dans cette zone pour les déplacements à très courte distance. Mais quelques lignes plus loin, ils admettaient à nouveau le principe d'un accès au centre en automobile :

> *"A l'intérieur de l'hypercentre, les parkings existants ainsi que l'offre de stationnement sur voirie seront exploités de telle sorte qu'ils soient affectés essentiellement au stationnement de courte durée dans la journée." (p.84)*

En facilitant ainsi le stationnement de courte durée, ne courait-on pas le risque d'accroître encore la circulation vers la zone centrale? La perspective de trouver plus facilement une place pour son véhicule, même pour un temps très limité, n'a jamais dissuadé les automobilistes de s'aventurer dans le centre, au contraire. La réalisation récente de grands parcs souterrains sous les places du Capitole et dans le quartier Saint-Georges, au début des années 1970, en fournissaient pourtant une preuve éclatante. Quant à l'aménagement de nouveaux parcs de stationnement prévus par le SDAU à Compans-Caffarelli, sous les allées Jean Jaurès et sous les allées Jules Guesde, on pouvait difficilement en faire des parcs de dissuasion, ou des *"stationnements de protection"* si l'on retient la formule du SDAU. Beaucoup trop près du coeur de la ville, il était évident qu'ils y seraient intégrés à très brève échéance car la volonté de renforcer les fonctions centrales tout en conservant leur diversité ne pouvait qu'entraîner leur diffusion dans un périmètre plus étendu en direction précisément de ces nouveaux parcs de stationnement qui devaient accompagner quelques unes des grandes opérations immobilières dans la décennie à venir. Le mouvement était d'ailleurs bien engagé au moment de l'élaboration du SDAU (**105**). Pour jouer effectivement un rôle de dissuasion, les nouvelles aires de stationnement auraient dû être envisagées beaucoup plus loin vers l'extérieur et prioritairement dotées d'une desserte par les transports collectifs conduisant au centre. En 1975, on ne pouvait ignorer que près de 60 000 personnes résidant en banlieue venaient travailler chaque jour dans la commune de Toulouse (cf. ci dessus). Et en 1978, l'enquête sur les déplacements dans l'agglomération n'a fait que confimer l'ampleur de ces flux quotidiens, les évaluant, tous modes confondus, mais marche à pied exclue, à près de 250 000 entre la banlieue et Toulouse! Or, tout indiquait que la majorité de ces déplacements centripètes conduisaient non seulement dans la commune de Toulouse mais principalement dans le centre. C'est donc aux limites même de la commune qu'il fallait songer à les canaliser vers des transports collectifs efficaces. Faute d'un diagnostic suffisant, en permettant

qu'ils s'effectuent en voiture individuelle jusqu'à de nouveaux parcs de stationnement aux limites du centre ou dans le centre même, on aggravait le mal. Au fond, les planificateurs se trompaient d'échelle. Ils raisonnaient encore dans le cadre d'une structure d'agglomération périmée, organisée autour d'un centre étriqué, au moment où, précisément, les options de développement qu'ils avaient retenues supposaient une agglomération très étendue, autour d'un centre principal étoffé, aux fonctions spécifiques renforcées et diversifiées.

b) Les réalisations

En matière de transports urbains, les grandes options retenues par le SDAU ne présentaient donc aucune originalité par rapport à la politique menée antérieurement. On y retrouvait les mêmes contradictions que dans le programme global de circulation et de transports urbains qui avait été établi pour les années 1973-1974-1975 dans le cadre d'une opération pilote de Rationalisation des choix budgétaires -RCB - (**142** et **165**). En fonction d'objectifs identiques — *"l'objectif prioritaire est bien de faciliter l'accès du centre depuis les principales directions dans lesquelles se développe l'agglomération"* (**142**) — 23 programme finalisés avaient alors été établis. Plus ou moins complets et précis, ils avaient au moins l'intérêt de confronter les actions déjà engagées et les actions étudiées par des décideurs multiples qui n'avaient guère l'habitude de travailler en étroite coopération.

> *"Le développement de la Rcb dans les collectivités locales passe donc par celui des contrats de programme avec l'Etat, seuls capables d'assurer un certain décloisonnement des secteurs d'intervention de l'Etat...Les études entreprises supposent que l'ensemble des projets et la totalité des interventions disponibles — idéalement — soient entre les mains des divers intervenants et que les choix soient faits suivant des critères ayant l'accord de chacun. Ce serait méconnaître profondément les réalités de la vie locale que de croire cette transparence possible à terme très rapproché.*
>
> *Dans un domaine à décideurs multiples comme les transports et la circulation urbaine, il existe nécessairement des conflits d'objectifs qui se répercutent au niveau des moyens: plusieurs projets ne sont pas portés à la connaissance de certains intervenants ou ne font pas l'objet d'études approfondies, toutes les informations ne sont pas diffusées.*

Ce goût du secret et cette préférence pour le "joli coup" n'ont de chance d'être vaincus que par une collecte systématique de l'information et la réalisation de travaux de synthèse à intervalles réguliers par des groupes de coordination...Ainsi le contrôle de la réalisation des programmes peut-il se substituer progressivement à la gestion financière et technique traditionnelle."

P.Baudis. (**142**) pp. 35-36.

La préparation du VII° Plan fut l'occasion de faire le point sur l'avancement de tous ces travaux,programmés parfois depuis fort longtemps, dans l'agglomération toulousaine (**166**). Au cours des cinq années précédentes — 1971-1975 —, les investissements en autorisations de programme pour les transport urbains avaient atteint 504 millions de francs, dont 14% seulement étaient allés aux transports collectifs, la voirie rapide absorbant à elle seule près de la moitié de ce total. Les opérations retenues pour la période 1976-1980 étaient estimés à 627 millions de francs (francs 1973) et la répartition de cette somme n'indiquait pas de grands changements: les transports collectifs progressaient un peu (18%) mais la voirie rapide devait intervenir pour 56%. On évaluait toutefois les moyens à mettre en oeuvre dans le cas où serait décidé à brève échéance un effort supplémantaire en faveur des transports collectifs: le programme retenu nécessiterait une enveloppe spéciale de 257 millions de francs. Il s'agissait en fait de ménager la possibilité d'entreprendre, dès la fin du VII° Plan, les premiers travaux d'un transport en commun en site propre (TCSP).

."*Deuxième étape éventuelle, fin VII°Plan. Si la formule du métro léger au sol est retenue, elle pourrait être amorcée par la mise en place progressive des tronçons de TCSP Mirail-Esquirol et Esquirol-Empalot, qui sont les plus chargés*"

(**166**) p.19.

Dans cette hypothèse très optimiste, pouvaient être inclus dans le programme d'investissements les travaux nécessaires à l'interconnexion entre la ligne de métro Esquirol-Mirail et la ligne SNCF Toulouse-Auch afin de permettre à certaines rames de desservir Colomiers.

Huit ans après, le bilan est éloquent. Malgré des retards appréciables, le programme de voirie rapide adopté en 1975 a été largement réalisé,alors qu'en matière de transports collectifs, le TCSP reste toujours à l'état de projet et ne cesse d'alimenter discussions et polémiques.

— les rocades urbaines. Les deux autoroutes assurant les liaisons vers la Méditerranée et vers Bordeaux sont achevées jusqu'aux portes de Toulouse.

RUBRIQUES	MONTANT DES INVESTISSEMENTS (en Francs 1973)			
	ETAT	COLLECTIVITES LOCALES	AUTRES	TOTAL
I. VOIES RAPIDES	189 200 000	163 800 000		353 000 000
II. VOIRIE PRIMAIRE NON RAPIDE	62 100 000	67 100 000		129 200 000
III. TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (1° étape)	23 000 000		92 000 000 *(1)*	115 000 000
IV. EXPLOITATION ET ECHANGE DE TRAFIC	15 000 000	15 000 000		30 000 000
TOTAL	289 300 000	245 900 000	92 000 000	627 200 000
TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS (2° étape optionnelle)	101 000 000		156 000 000 *(1)*	257 000 000

(1) Syndicat Mixte

Tableau n°48 . Les prévisions d'investissements en matière de transports urbains dans l'agglomération toulousaine (SDAU) pendant la durée du VII° Plan.

Source. Préparation du VII° Plan. Comité technique. Sous-dossier n°3. Programme des actions proposées à 5 ans (166).

RUBRIQUES	MONTANT DES INVESTISSEMENTS EN AUTORISATIONS DE PROGRAMME (en F.)				
	ETAT	DEPARTEMENT	TOULOUSE et autres communes*	DIVERS	TOTAL
I. VOIES RAPIDES	133 595 000	4 816 765 (1)	106 211 700		244 623 465 (2)
II. VOIRIE PRIMAIRE NON RAPIDE.					
-réseau départemental	3 750 930	38 551 922	(8) 720 000	253 800(3)	43 276 652
-réseau communal	19 624 642	3 796 000	52 321 847 20 448 198*	625 000(3)	96 815 687
Total	23 375 572	42 347 922	73 490 045	878 800	140 092 339
III. TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS	3 265 000		1 060 000	67 094 720(4)	71 419 720
IV. EXPLOITATION ET ECHANGE DE TRAFIC	7 180 000	1 037 500	4 448 500	20 000 000(5) 13 800 000(6) 2 125 000(7)	48 591 000
TOTAL	167 415 572	48 202 197	164 042 047	125 066 718	504 726 524

(1) dont 61 765 au titre du V° Plan. (2) autorisations de programme (3) Etablissement Public Régional
(4) Syndicat Mixte (5) Privé (6) SETOMIP
(7) As. Nle des Centres routiers (8) part des autres communes pour le pool routier communal

Tableau n°49 . Les investissements pour les transports urbains dans l'agglomération de Toulouse pendant le VI° Plan.

Source. Dossier d'agglomération. VII° Plan

La section Toulouse-Montauban de l'A 62 a été ouverte au trafic le 30 octobre 1980 et la liaison complète Toulouse-Bordeaux fonctionne depuis la mise en service du tronçon Moissac-Agen, en juin 1982. Le poste de péage a été installé aux limites même de la commune de Toulouse, à Lalande, et la desserte d'une partie de la banlieue nord par l'échangeur de Saint-Jory situé à 6 kilomètres ne bénéficie pas de la gratuité comme l'aurait imposée la prise en compte des structures géographiques de l'agglomération. Il en va de même dans la banlieue sud-est, malgré les protestations des communes concernées, pour l'autoroute A 61. La section Toulouse-Villefranche-de-Lauragais a été ouverte au trafic en avril 1979, quelques mois avant les sections Villefranche-de-Lauragais-Carcassonne et le contournement de Carcassonne qui ont assuré la continuité de l'ouvrage jusqu'à la Méditerranée et, au-delà, vers l'Espagne et la vallée du Rhône. Le péage d'entrée est installé au lieu dit Le Palays à la limite de la commune de Toulouse mais aucun échangeur n'a été réalisé dans la traversée de la banlieue sud-est et la première sortie se trouve à 27 kilomètres, au voisinage de Villefranche-de-Lauragais. Dans ces conditions, l'autoroute A 61 ne joue donc pour l'instant aucun rôle pour le trafic interne à l'agglomération toulousaine. Toutefois, un arrêté préfectoral fort contesté a imposé aux poids lourds en transit l'obligation d'utiliser cette voie dans le département de la Haute-Garonne ce qui a considérablement allégé le trafic sur la R.N.113 et facilité les déplacements entre ce secteur de la banlieue et Toulouse.

Le problème du raccordement des deux autoroutes s'est donc posé avec une acuité toute nouvelle à la fin des années 1970. Envisagée depuis près de trente ans par la vallée de l'Hers, à l'est de la ville, cette liaison n'a été déclarée d'utilité publique qu'en 1981 (14 kilomètres et une trentaine de ponts). En attendant sa réalisation, il a fallu parer au plus pressé afin d'éviter que tout le trafic de transit acheminé par les nouvelles autoroutes ne vienne engorger la voirie déjà saturée de l'agglomération. Déjà bien engagée, la rocade ouest s'est vue attribuer ce rôle pour lequel, à l'origine, elle n'avait pas été conçue. Mais sur cet itinéraire, il restait fort à faire: certaines sections n'étaient pas achevées et d'autres, construites au début des années 1960, ne répondaient pas aux normes autoroutières (croisements à niveau, gabarit...). Au cours du VI° Plan, les travaux réalisés avaient assuré la continuité de la circulation entre les Ponts-Jumeaux et Empalot, deux ponts nouveaux assurant le franchissement de la Garonne aux extrémités.

Le raccordement Ponts-Jumeaux — autoroute A 61 nécessitait la construction d'un échangeur complexe aux Ponts-Jumeaux, dans un secteur sensible de l'agglomération. Se trouvaient en effet à cet endroit un ouvrage classé monument historique qui marquait la réunion au port de l'Embouchure du canal du Midi, du canal latéral et du canal de Brienne, ainsi que le stade E.Wallon, haut-lieu

des exploits sportifs de l'équipe toulousaine de rugby. Après bien des controverses qui ont retardé la déclaration d'utilité publique jusqu'en 1977, ce stade a fait les frais de l'opération et son transfert dans le quartier voisin des Sept-Deniers a contribué pour 30% au coût total de l'échangeur (31 millions de francs sur une enveloppe de 100 millions). Cet échangeur, ainsi que les 4,5 kilomètres de voie autoroutière jusqu'au péage de Lalande ont été livrés à la circulation en 1982 mettant fin à l'engorgement permanent de la voirie sur la R.N.20, à l'entrée de Toulouse. L'ensemble de l'opération a porté sur 60 hectares et son coût total — échangeurs, voie rapide— a représenté 245 millions de F., l'Etat prenant à son compte 55%, la Ville de Toulouse et l'EPR, 45%.

Les choses sont allées beaucoup moins vite à l'autre extrémité. C'est que le tracé retenu traversait là une zone densément urbanisée, ce qui n'a pas manqué de soulever une tempête de protestations. Provoquant un véritable traumatisme dans le vieux quartier paisible de la Charbonnière, la section Empalot-Jules-Julien a été malgré tout achevée et mise en service en mai 1978, assurant la liaison entre la rocade ouest et la R.N.113. Restait donc à terminer l'ouvrage entre Jules-Julien et l'échangeur du Palays, à l'entrée de l'autoroute A 61, soit sur moins de 2 kilomètres. L'opposition au projet redoubla d'intensité au fur et à mesure que se précisèrent les décisions car le tracé de la dernière section de cette rocade éventrait le grand parc privé des Dominicains et longeait ensuite la ZUP de Rangueil dont les habitants avaient acquis une solide expérience des luttes urbaines (**130**). Malgré des prises de position divergentes et fluctuantes, le Conseil municipal donna son accord en posant des conditions précises à l'Etat, maître d'oeuvre:

> *"La réalisation du troisième tronçon* (de la rocade sud) *ne pourra être envisagée par la ville qu'à la condition que le projet de la rocade est* soit engagé de manière irréversible et que la voie soit enterrée dans les zones les plus critiques du point de vue du site et de l'environnement."*
>
> * liaison A 61 - A 62 par la vallée de l'Hers.
>
> Conseil municipal. 18 juillet 1978.

Construit en tranchée et doté d'écrans anti-bruit près de la ZUP, franchissant le canal du Midi par un passage souterrain, l'ouvrage était évalué à 190 millions de F. en 1982. Pratiquement achevé au printemps 1984, il permettra une liaison complète entre les autoroutes A 61 et A 62, dans des conditions relativement satisfaisantes. En effet, en 1984 également, la plus ancienne section de la rocade ouest, entre la Cépière et Bordelongue, dont le trafic est passé de 20 000 à 40 000 véhicules/jour entre

1973 et 1980, a été doublée et portée à 2x2 voies séparées, ce qui donne au contournement ouest de Toulouse un gabarit uniforme sur presque toute sa longueur, à l'exception du pont d'Empalot sur la Garonne où la circulation n'est possible que sur trois voies.

Il reste cependant un point noir, mais de taille. Alors que tous les carrefours ont été progressivement aménagés avec passages dénivelés (La Cépière, route de Seysses, échangeur H.Desbals), à l'automne 1984, il ne subsistera qu'un seul feu tricolore entre Bordeaux et la Méditerranée: à l'endroit où la rocade ouest de Toulouse qui assure temporairement la continuité autoroutière coupe la R.N.20! A cet endroit en effet, la voie ferrée d'Auch enjambe le carrefour routier par un long viaduc en diagonale, ce qui rend fort difficile sa réorganisation aux normes autoroutières. Il est sans doute bien tard aujourd'hui pour regretter l'abandon d'un projet ancien qu'on s'est empressé de ranger aux oubliettes: dans les années 1960, en liaison avec l'opération Mirail, la DDE avait étudié très sérieusement la possibilité de rectifier le tracé de cette voie ferrée en supprimant le détour qu'elle effectue dans le quartier Saint-Cyprien avant de franchir à nouveau la rocade par un pont, près de Lardenne: la liaison Empalot-Colomiers aurait été beaucoup plus directe et le Mirail aurait bénéficié d'une desserte ferroviaire. Mais, à l'époque, l'automobile triomphait et l'on considérait avec condescendance l'éventualité de créer à Toulouse des trains de banlieue.( )

— les pénétrantes externes.Les grands axes routiers convergeant vers Toulouse et qui n'ont pas bénéficié d'un doublement par une autoroute se sont progressivement engorgés. Si deux d'entre eux se raccordent à la rocade ouest, l'autre venant d'Albi s'insinue au contraire fort difficilement dans le tissu urbain

Très tôt, la RN 20 a connu une intense animation à la sortie sud-ouest de Toulouse: on y comptait déjà près de 27 000 véhicules/jour en 1969-1970. Raccordée à la rocade, une voie nouvelle la double aujourd'hui jusqu'aux limites de l'agglomération (Pinsaguel) et canalise l'essentiel d'un trafic en croissance rapide où des flux d'envergure régionale ou interrégionale se superposent aux mouvements internes à cette zone induits par les entrepôts, les commerces de gros et les usines de plus en plus nombreux et variés. Souvent surchargée, se réduisant parfois à trois voies de circulation sans terre-plein central, cette "pénétrante sud-ouest" n'offre pas toutes les garanties de sécurité et d'efficacité économique qui seraient souhaitables. Son aménagement aux normes autoroutières apparaît chaque jour plus nécessaire et l'on comprend difficilement qu'il ait été différé aussi longtemps alors que tous les ouvrages d'art ont été construits dans cette perspective.

A l'ouest, le retard est encore plus flagrant et pèse lourdement sur le fonctionnement de l'agglomération. Inscrite au VII° Plan, la voie qui devait doubler la R.N. 124, Toulouse-Auch, entre Colomiers et Toulouse, semble avoir

été victime d'une véritable "conspiration du silence". Depuis longtemps, l'urbanisation rapide de Colomiers — 10 500 habitants en 1968, 22 500 en 1982 — et la présence des usines aéronautiques de la SNIAS ont multiplié les déplacements dans ce secteur de la banlieue. Avec 22 500 véhicules/jour en 1978, la RN 124 supportait un trafic comparable à celui de la RN 20 au sud-ouest de Toulouse. Pour une majorité d'usagers, la traversée de Saint-Martin-du- Touch relève du cauchemar. Or, la déclaration d'utilité publique n'est intervenue qu'en 1976 et, malgré des actions nombreuses et variées pour hâter l'ouverture des chantiers, cette voie rapide, appelée désormais "voie de dégagement ouest" fera encore cruellement défaut pendant de longues années. Par contre, une nouvelle liaison de type rocade entre son futur tracé et la pénétrante sud-ouest est bien engagée. Elle incorpore une partie de la voirie mise en place lors de la 1° tranche de l'opération Mirail (avenue Eisenhover) et accompagne la réalisation de la 2° tranche: à brève échéance l'accès aux installations décentralisées de la Météorologie nationale devrait s'en trouver facilité.

A l'est de Toulouse, l'approche de la ville est également fort difficile lorsqu'on vient d'Albi par la RN 88. Faute d'un itinéraire de contournement de l'agglomération par la vallée de l'Hers, le trafic de transit empruntant cet axe d'intérêt régional doit pénétrer jusqu'aux abords fort encombrés de la gare SNCF afin d'utiliser l'anneau de circulation le moins mal tracé qui permet d'éviter la traversée du centre ville en suivant les berges du canal du Midi. Depuis de longues années, l'aménagement de la RN 88 entre Toulouse et Albi fait l'objet de discussions serrées et l'on semble s'acheminer vers la réalisation d'une voie rapide entièrement nouvelle dont la déclaration d'utilité publique n'est intervenue qu'en 1983. Pendant que l'on dissertait pour savoir si cette solution était préférable à un élargissement de l'actuelle route nationale, la situation empirait et le faubourg Bonnefoy qui donnait accès à la ville était saturé presque en permanence. A l'initiative de la Municipalité de Toulouse et en attendant la lointaine construction de la rocade autoroutière de la vallée de l'Hers, une partie du trafic en provenance ou à destination de la route d'Albi est dévié à l'entrée de la commune vers la R.N.112, Toulouse-Lavaur, par le nouveau boulevard d'Atlanta. Cet ouvrage permet d'éviter le faubourg Bonnefoy et d'utiliser une voie d'un gabarit nettement supérieur pour gagner ou quitter le centre ville: ouverte patiemment dans le prolongement des allées Jean Jaurès à travers le quartier Marengo, les allées G.Pompidou qui escaladent la butte de Jolimont trouvent ainsi une justification en s'intégrant un peu mieux dans l'étoile que forment autour de Toulouse les grandes routes d'intérêt régional ou interrégional.

— les pénétrantes internes. Mais le problème de l'accès au centre ville à partir de l'anneau encore imparfait des rocades se pose en d'autres endroits et dans

les années 1960, le prolongement des allées Jean Jaurès n'était qu'un projet parmi d'autres qui visaient à l'amélioration de ce type de liaisons. Il s'agissait d'éviter le passage par les vieux faubourgs linéaires qui s'étaient constitués autrefois à partir des principales portes de la ville, et dont la largeur, aux abords de la zone centrale, ne correspondait plus aux besoins de la circulation automobile.

L'un de ces projets sacrifiait allègrement le Canal du Midi, outil économique jugé périmé, qu'il proposait d'assécher dans la traversée de Toulouse ou de dévier vers l'est, dans la vallée de l'Hers. L'espace ainsi récupéré aurait été utilisé pour établir une voie rapide assurant une liaison directe entre les futures autoroutes A 61 et A 62 sans trop s'éloigner du coeur de la ville. Incontestablement, l'étude de cette solution contribua à retarder gravement la réalisation de la rocade autoroutière initialement prévue dans la vallée de l'Hers. Programmée plus tôt, au début des années 1960, cette voie "sacrilège" aurait eu quelque chance de se matérialiser. Elle aurait privé la ville de l'une de ses parures aujourd'hui fort appréciée tout comme l'aménagement des allées Jean Jaurès fut un défi au bon sens et à la qualité de la vie urbaine. Mais en 1970-1972 il était trop tard. L'opposition à des projets de ce type qui sacrifiaient allègrement le patrimoine artistique de la cité et ses rares espaces verts, ne permit pas d'entreprendre cette liaison. On s'est contenté d'améliorer la circulation sur les deux rives du canal en ménageant des passages dénivelés à hauteur de chaque pont (ponts des Minimes, Guilheméry-Montaudran, des Demoiselles). L'oeuvre n'est pas encore achevée et les carrefours à niveau posent toujours d'épineux problèmes, qu'il s'agisse du pont Matabiau ou du pont de l'ancienne Ecole vétérinaire, pour ne citer que les deux points noirs principaux. Toutefois, rien ne s'oppose désormais à leur aménagement, sinon des contraintes budgétaires, ces ouvrages relativement récents (début des années 1950) ne présentant pas l'intérêt architectural que pouvaient offrir avant leur démolition ceux de Guilheméry et du quartier des Demoiselles. Mais l'on est peut être tombé d'un excès dans l'autre. En effet, si la voie sur berge, côté externe, est aujourd'hui continue, son homologue, côté ville, s'interrompt dans le quartier Monplaisir, obligeant de rétablir deux sens de circulation sur l'autre rive. Jusqu'à ces dernières années, en 1977 en particulier, l'opposition des mouvements écologistes a eu raison des projets visant à corriger cette "anomalie". Il se pourrait fort bien que les choses évoluent dans un sens différent après 1984 quand la rocade sud viendra retrouver la voie d'accès à l'autoroute, près de canal, au lieu-dit Les Herbettes. Déjà fort encombrée à certaines heures, la voie sur berge — boulevard de la Méditerranée — risque de recevoir un trafic supplémentaire entre l'échangeur des Herbettes et le Pont-des-Demoiselles. Il n'est donc pas exclu que l'on décide alors de doubler cette voie sur l'autre rive en reprenant un projet qui n'a jamais été officiellement abandonné. Le

pont de chemin de fer et le pont des Demoiselles ont d'ailleurs été reconstruits dans cette optique. Quant aux nuisances qu'une telle voie provoquerait pour le microscope électronique voisin, rien ne dit qu'elles soient aussi désastreuses qu'on l'a prétendu. C'est donc avec raison que les habitants de la ZUP de Rangueil commencent à s'inquiéter des projets de l'administration. Ils ont certes obtenu que l'échangeur des Herbettes soit construit au-delà du canal et non pas au pied de leur ensemble d'habitations. Mais une partie de l'espace qu'ils ont ainsi "sauvé" pourrait fort bien être utilisé pour créer une bretelle d'accès à la rocade à partir d'une nouvelle voie sur berge tracée entre le port Saint-Etienne et Rangueil. Leurs craintes n'ont pu que se préciser lorsqu'ils ont constaté que la parcelle initialement réservée pour construire l'échangeur des Herbettes était toujours gelée par les pouvoirs publics qui ne semblent pas vouloir la rétrocéder (La Dépêche du Midi. 8 décembre 1983.)

Outre celui qui suit le canal du Midi, un autre itinéraire était — est? — également possible pour traverser la ville du nord au sud tout en desservant le centre. On pouvait envisager de construire une voie rapide sur la rive droite de la Garonne entre Empalot et les Ponts-Jumeaux. Ce projet est-il définitivement abandonné? On en doute parfois et l'actif Comité de Défense des berges de la Garonne n'a pas relâché sa vigilance après avoir reçu quelques apaisements. A l'heure actuelle est réalisée une large voie de circulation qui suit la berge de la Garonne entre Empalot, où elle se raccorde à la rocade, et le pont Saint-Michel. Au-delà, vers le centre, la voirie ancienne n'a pas été modifiée. Il s'agit des quais de Tounis, relativement étroits et à sens unique, récemment dotés d'un couloir de circulation réservé aux autobus, et d'un ancien bras de la Garonne - la Garonnette - qui sert de parking et débouche directement sur la berge en passant sous le quai de Tounis. Il fut un temps où les automobilistes n'hésitaient pas à passer par là pour gagner l'ancien port de la Daurade après s'être aventurés, malgré les ornières et la boue, sur la berge du fleuve. L'opposition du Comité de défense des berges a eu raison de ce stratagème en obtenant la pose de barrières interdisant le passage. Mais il en est des voies urbaines actuelles comme des vieux chemins du Moyen-Age devenus routes modernes. L'usage a souvent précédé la construction d'un ouvrage plus conforme aux besoins. Rien ne dit que dans la partie de bras de fer engagée entre la municipalité et le Comité de défense on ne s'acheminera pas un jour prochain vers un compromis. En s'engageant à réaliser des équipements socio-culturels et un espace vert sur une vaste dalle couvrant un ou deux étages de parking, la municipalité pourrait proposer une solution acceptable par tous pour l'aménagement du port de la Daurade. En échange, elle obtiendrait sans doute la possibilité d'uliser la berge du fleuve sur quelques centaines de mètres pour permettre l'accès à ce parking à partir de la Garonnette. Le centre ville se trouverait ainsi doté d'un

contingent appréciable de places de stationnement supplémentaires très bien situé par rapport aux voies rapides desservant l'agglomération, ce qui s'inscrirait parfaitement dans la logique du SDAU.

Citons enfin, une autre "pénétrante interne" qui soulève elle aussi une vive opposition. Il s'agit de la "pénétrante du Raisin" qui doublerait le faubourg des Minimes en passant dans un quartier fort mal structuré mais livré aux appétits immobiliers depuis la récente disparition des nombreux entrepôts qui s'y trouvaient, attirés là au siècle dernier par la proximité de la voie ferrée et du canal. L'affaire est loin d'être conclue et son dossier est sans doute le moins convaincant de tous ceux qui demeurent encore à l'instruction dans le but de compléter le schéma de voirie de l'agglomération toulousaine.

Ce rapide bilan des réalisations routières et autoroutières indique clairement que, mis à part d'indiscutables retards, les programmes envisagés à 5 ou 10 ans par le Comité technique du VII° Plan, ont été relativement bien exécutés. Malgré de fracassantes déclarations en faveur des transports collectifs, malgré d'incontestables efforts pour développer le réseau d'autobus, existait bien, existe toujours, une priorité qui consiste à poursuivre l'adaptation de la ville à l'automobile, fût-ce en respectant un peu mieux que par le passé le patrimoine écologique et archéologique, fût-ce en composant avec les associations ou les comités de quartier. En ce domaine la volonté politique n'a pas fait défaut. Il n'en fut pas de même quand s'offrit la possibilité de s'engager concrètement dans la réalisation d'un transport en commun en site propre. En 1975 pourtant, on ne rejetait pas l'idée d'entreprendre les premiers chantiers dans les cinq ans. Cela supposait que l'on consacre aux transports collectifs pendant le VII° Plan, une somme du même ordre que celle qui était prévue pour les seules voies rapides de l'agglomération, soit environ 360 millions de F. (valeur 1973). Mais en négligeant ou en refusant de prendre en compte l'efficacité et le coût social des deux types d'investissement, en invoquant l'urgence des aménagements routiers, ce qui n'était qu'une "étape optionnelle" en matière de transports collectifs fut vite considéré comme un simple gage de bonne volonté. On évitait ainsi de remettre en cause une certaine conception de l'organisation de l'espace de l'agglomération toulousaine. Conception définie au cours des années 1960 et reprise par le SDAU, le tracé d'un TCSP étant simplement superposé à un schéma de voirie dont les grandes lignes figuraient déjà au plan d'urbanisme de Toulouse en 1962.

4. Les projets de métro léger.

En privilégiant les infrastructures routières, les responsables de l'aménagement de l'espace dans l'agglomération toulousaine ont certainement compromis une partie des efforts entrepris, dans le même temps, pour relancer les transports collectifs. C'est dans le centre ville que les contradictions de ces deux politiques ont été perceptibles assez tôt.

a) Les problèmes du centre ville.

Qu'elles traversent le centre de la ville ou que leur terminus y soit fixé, la quasi totalité des lignes de transport en commun empruntent les deux seules artères suffisamment larges pour permettre la circulation des autobus. Percées au XIX° siècle dans le vieux tissu urbain, les rues d'Alsace-Lorraine et de Metz se croisent a angle droit au carrefour Esquirol qui fut, on l'a vu, le point névralgique du réseau depuis l'installation des tramways électriques. Entre les façades des immeubles qui les bordent, elles n'offrent qu'une largeur d'une quinzaine de mètres, autorisant au mieux trois files de circulation. Lancé à grand renfort de publicité au printemps 1972, un plan de circulation a mis ces deux axes en sens unique dans le but d'y ménager un couloir réservé aux autobus, à contre-sens de la circulation générale. Cette demi-mesure n'a rien réglé; si les autobus avancent plus rapidement dans les couloirs, leur progression est restée tout aussi difficicile en sens inverse: englués dans le flot des automobiles, disposées sur deux files seulement, leur trajet de retour peut demander deux fois plus de temps. Mais pouvait-on aller plus loin sans interdire totalement l'accès des rues d'Alsace et de Metz aux automobiles particulières?

En fait, on s'est toujours refusé à prendre une décision aussi catégorique et le plan de circulation n'a fait qu'entretenir l'illusion qu'il était possible de favoriser, à la fois, la bonne marche des transports en commun et la circulation des automobiles. L'une et l'autre s'en sont trouvées handicapées: la création des couloirs a perturbé l'exploitation des lignes d'autobus en créant une distorsion entre la durée des trajets aller et retour, et la multiplication des sens uniques, allant de pair avec la suppression du stationnement, n'a pas amélioré de façon appréciable l'écoulement du trafic automobile. Comme il fallait bien,dans ces artères très commerçantes, autoriser l'arrêt momentané des véhicules de livraisons, on a choisi de le tolérer dans l'axe de la chaussée pour ne désavantager personne, ce qui revient à réduire le débit du trafic automobile dont la progression est ainsi freinée. A-t-on espéré que ces inconvénients finiraient par dissuader les automobilistes de s'aventurer dans le centre? Même pas, puisqu'au moment où était lancé le

plan de circulation, on poursuivait la réalisation de nouveaux parkings payants, au coeur de la ville,dans l'espoir évidemment d'en rentabiliser l'exploitation par une excellente fréquentation. Aux parkings Victor Hugo (680 places) et des Carmes (480 places) aménagés lors de la reconstruction des anciens marchés couverts, sont ainsi venus s'ajouter les parkings souterrains de la place du Capitole (943 places) et du quartier Saint-Georges rénové (780 places exploitées par la municipalité et 622 places relevant d'une société privée). Au cours de la dernière décennie, pendant que l'ancien cardo de la cité romaine (rues Saint-Rome, des Changes, des Filatiers) était transformé en rue piétonne, la plupart des autres rues du centre ville ont été dotées de parcmètres (près de 1500 en 1982) afin de faciliter la quête d'une place de stationnement pour une durée limitée , ce qui n'a fait qu'encourager les automobilistes à tenter l'aventure. La zone où le stationnement n'était pas aussi sévèrement réglementé s'est ainsi trouvée repoussée à la périphérie du centre et bien des espaces qui étaient restés à l'abri de la marée automobile, pour la grande satisfaction des promeneurs, ont été progressivement envahis et transformés en parkings sauvages (contre-allées des Boulevards, allées F.Verdier et J. Guesde..) Tout cela a d'ailleurs contribué au maintien d'autres projets de parcs souterrains et l'on reparle fréquemment d'en créer un nouveau, de grande capacité, sous les allées Jean Jaurès. Situé lui aussi très près du centre, dont les activités gagnent d'ailleurs dans cette direction, il serait assuré d'une excellente fréquentation. Ce n'est sans doute pas le cas pour des projets identiques concernant les aires de stationnement installées provisoirement à Marengo, à la place de l'ancienne Ecole vétérinaire, et à Compans-Caffarelli, sur les terrains des anciennes casernes. Installer là des parkings payants, relativement loin du centre, c'est probablement prendre quelques risques. Les automobilistes cherchant une place de courte durée pour effectuer une course ou une démarche dans le centre, risquent de les dédaigner dans l'espoir de trouver un endroit où stationner plus proche de leur destination, ce qui leur éviterait un déplacement à pied un peu long ou l'utilisation d'un transport collectif. Quant aux autres, ceux qui viennent travailler avec leur voiture personnelle, il ne fait aucun doute qu'ils refuseront d'acquitter quotidiennement un droit de stationnement suffisamment élevé pour rentabiliser l'exploitation de tels parkings. L'opération ne commencera vraiment à paraître financièrement acceptable que le jour où des fonctions de type central se seront suffisamment développées à proximité. La fréquentation des commerces et services rares créera alors en ces lieux des besoins solvables de stationnement pour de courtes durées.

Ainsi, pendant qu'était prôné le développement des transports collectifs, tout a été entrepris pour attirer

Bilan des transformations du centre de Toulouse.

1. Constructions antérieures à 1865. — 2. Constructions édifiées entre 1865 et 1945 (hachures grasses). — 3. Constructions postérieures à 1945, après démolition. — 4. Constructions postérieures à 1945, en surélévation. — 5. Constructions postérieures à 1945, en terrain libre. — 6. Espace totalement transformé après 1945.

Carte extraite de l'article de J.Coppolani:
"L'évolution des paysages urbains de Toulouse"
RyPSO. 1979, n°3.

FIG.73

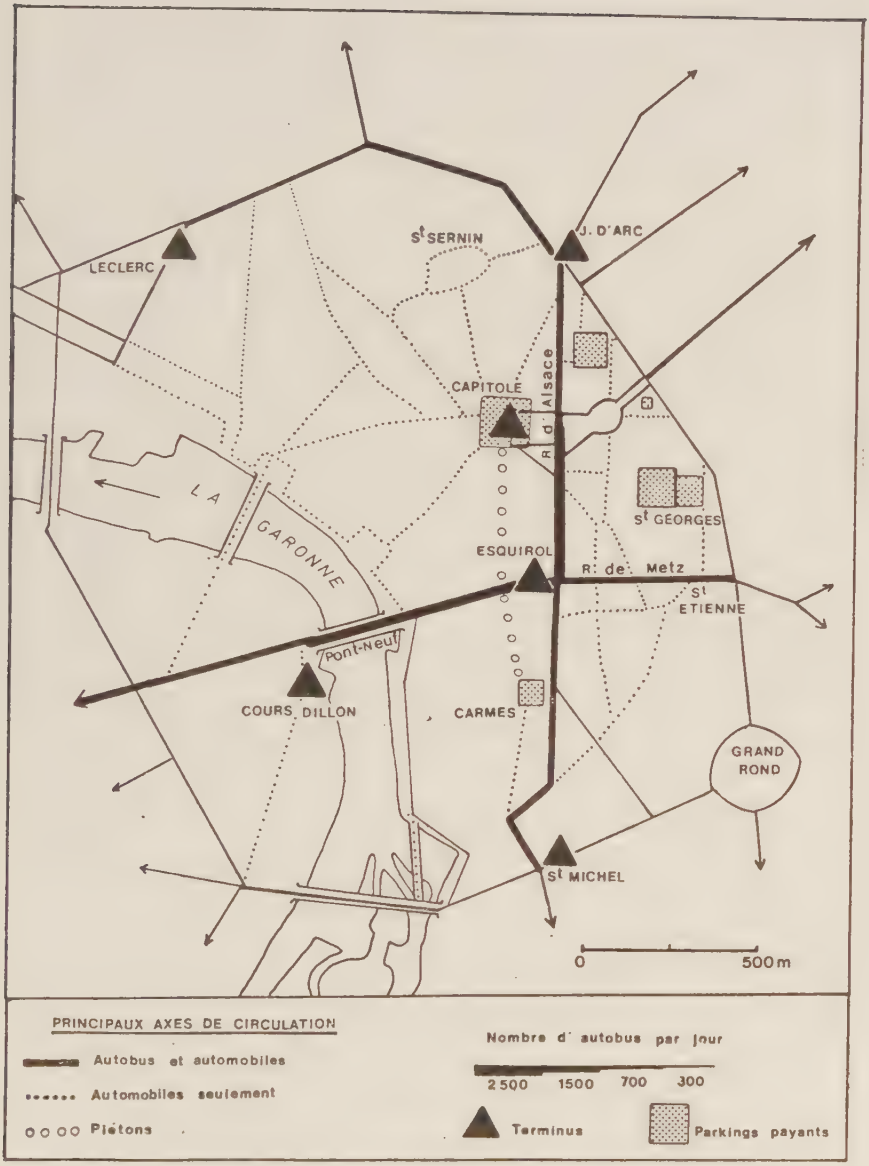


FIG. 74 , LA CIRCULATION DANS LE CENTRE VILLE.

dans le centre un nombre encore plus grand d'automobilistes. Curieuse politique qui tentait de concilier les grands principes et les intérêts particuliers, ceux des commerçants qui redoutaient que des mesures trop restrictives imposées à la circulation et au stationnement ne compromettent leurs activités au moment où les grandes surfaces et leurs immenses parkings s'installaient en périphérie, ceux des nouveaux habitants du centre, installés dans les immeubles neufs ou rénovés, qui souhaitent pouvoir accéder en automobile au plus près de leur logement.

Aujourd'hui, la circulation des autobus atteint une telle intensité dans la rue d'Alsace et la rue de Metz qu'il est presque impossible d'accroître les fréquences sur les trente lignes qui passent par là ou dont le terminus est établi sur une place adjacente, la place du Capitole ou la place Esquirol. Sur la section la plus chargée de la rue d'Alsace, entre le square De Gaulle et Esquirol, on compte jusqu'à 120 autobus par heure, dans chaque sens, à certains moments de la journée; ils se gênent souvent entre eux, immobilisés bien avant d'atteindre les arrêts par ceux qui les précèdent et chargent d'autres usagers. Quant aux terminus, regroupés aux extrémités de ces deux grandes artères ou a leur intersection (Places Esquirol, du Capitole, Jeanne d'Arc, Saint-Michel, Cours Dillon), ils n'offrent plus aucune possibilité; en sus des 12 lignes qui y aboutissent après avoir traversé le centre en totalité ou en partie, on y compte 19 têtes de lignes vers les communes périphériques ou la banlieue. Si elles témoignent incontestablement de l'effort entrepris depuis 1973 pour densifier le réseau d'autobus et améliorer son exploitation, ces quelques données révèlent aussi les limites physiques que le tissu urbain impose désormais à l'accroissement de l'offre de transports en commun.

b) le choix en faveur du métro léger.

Dès 1978,le réseau de transports en commun exploité par autobus semblait avoir atteint ses limites et l'on s'accordait pour estimer que la création de nouvelles lignes éviterait au mieux une baisse de la fréquentation générale en compensant les effets prévisibles d'une réduction de la vitesse commerciale consécutive à l'engorgement de la voirie dans le centre ville. Même dans l'hypothèse la plus volontariste qui impliquait l'interdiction totale de la circulation automobile dans les rues d'Alsace et de Metz, les experts n'envisageaient qu'une croissance du trafic de l'ordre de 20% sur l'ensemble du réseau car certaines sections de la rue d'Alsace ne pouvaient tolérer une charge très supérieure à celle déjà atteinte à certaines heures, avec un autobus dans chaque sens toutes les trente secondes. Pour éliminer ce goulot d'étranglement imposé par le tissu urbain et la structure de l'agglomération, il aurait fallu revoir le tracé

de toutes les lignes de banlieue afin que plus aucune ne traverse le centre ou n'y ait son terminus; cela aurait supposé qu'elles fussent rabattues sur les lignes urbaines, avec correspondances aménagées, à la périphérie de la ville. Les résultats d'une telle réorganisation paraissaient fort aléatoires car l'expérience montrait que *"des ruptures de charge entre autobus ayant la même vitesse commerciale étaient très mal ressenties par la clientèle qui les considérait comme une brimade, ne comprenant pas quel avantage elle pouvait trouver à quitter un autobus pour un autre autobus allant dans la même direction"*. (**168**) Quelques tentatives en ce sens, effectuées depuis, ont confirmé que ce pessimisme n'avait rien d'excessif. De plus, dans cette hypothèse, l'obligation de renforcer les lignes de ville, fût-ce en généralisant l'usage d'autobus articulés de grande capacité, ne pouvait procurer qu'une amélioration limitée et temporaire, sans réduire de façon appréciable le déficit d'exploitation dont la progression inquiétait les collectivités locales. Il fallait donc trouver une solution qui compenserait lesinconvénients des correspondances et permettrait à un plus grand nombre d'usagers d'accéder facilement au centre ville. On en vint presque naturellement à imaginer un tramway ou un métro léger qui, circulant en site propre, prendrait le relais des lignes d'autobus venant de la banlieue et des quartiers périphériques; plus confortable, plus rapide et d'une plus grande capacité que les autobus articulés,il répondait parfaitement au problème posé. On pouvait même espérer que ses qualités attireraient de nouveaux usagers vers les transports collectifs, ce qui réduirait encore le déficit d'exploitation, les premières estimations étant déjà très satisfaisantes en ce domaine (**169**).

En 1978, lorsque le Syndicat mixte placé devant un ensemble cohérent de prévisions chiffrées, décida de s'intéresser sérieusement à ce projet, il ne s'aventurait pas en terrain inconnu. Depuis plusieurs années, les responsables de la planification urbaine avaient envisagé la possibilité de mettre en place un système de transports en commun en site propre (TCSP) dans l'agglomération toulousaine. Dès 1972, une première série d'études (**146** ,**159** , **164**) avait conclu à la possibilité technique de réaliser un véritable métro souterrain et, un peu plus tard, on l'a vu, les auteurs du SDAU avaient officiellement retenu l'idée de deux lignes de TCSP (Jolimont-Mirail et Cité administrative-Rangueil), dont l'emprise avait été réservée dans le POS de Toulouse. Il suffisait donc de reprendre ces dossiers, de les affiner, et d'en évaluer toutes les implications économiques et financières.

Au cours de l'année 1979, une commission du Syndicat mixte établit un rapport circonstancié et se prononça en faveur d'un tramway en site propre, dit "métro léger" (**169**). Dans une première étape était envisagée la construction de trois lignes: Mirail-Jolimont (11,5 km), Compans-Caffarelli - Rangueil (8,5 km) et Esquirol-Colomiers

(10 km). Le lignes venant de Compans-Caffarelli et de Jolimont se soudaient avant de traverser le centre ville en tronc commun par la rue d'Alsace, puis divergeaient à nouveau au carrefour Esquirol, l'une continuant vers Rangueil en suivant les berges de la Garonne à partir de Saint-Michel, l'autre se dirigeant vers le Mirail après avoir emprunté le Pont-Neuf pour franchir le fleuve. Cette dernière utilisait la même infrastructure que la ligne Esquirol-Colomiers jusqu'à la barrière de Lombez où les rames vers Colomiers empruntaient la voie SNCF Toulouse-Auch. Un tel réseau présentait l'avantage de réunir entre eux et au centre ville les pôles essentiels de l'agglomération, qu'il s'agisse de zones périphériques densément peuplées et assorties d'activitées variées (Le Mirail et Colomiers), du grand complexe scientifique de Rangueil (Universités, CHU, écoles aéronautiques,CNES...). de la gare SNCF, ou de la cité administrative, bientôt incorporée dans un ensemble tertiaire plus vaste qui devait s'édifier sur les terrains libérés par la démolition des casernes Compans-Caffarelli. A proximité de la gare SNCF, sur l'emplacement toujours disponible de l'ancienne Ecole vétérinaire, on pouvait aussi reprendre le projet déjà ancien d'une gare d'autobus où aboutiraient toutes les lignes interurbaines. La réunion des voyageurs utilisant les transports collectifs routiers et ferroviaires en un même lieu desservi par le métro ne pourrait que faciliter l'accès des habitants d'une vaste région aux grands équipements et aux services de haut niveau de la métropole toulousaine. En ce sens, le projet de métro léger dépassait largement les besoins de la seule agglomération et s'intégrait parfaitement au schéma régional de transports collectifs qu'élaborait au même moment le Conseil régional de Midi-Pyrénées.

Si le chronogramme retenu par le Syndicat mixte était respecté, les Toulousains pouvaient espérer bénéficier, dès 1984, du nouveau système de transports en commun associant métro léger dans le centre et autobus en périphérie. Evalué à 1 milliard de francs, l'investissement ne paraissait pas excessif; compte tenu de la subvention de l'Etat (50%) et du versement transport qui serait porté à 1,5% de la masse salariale, la contribution des collectivités locales semblait même très supportable. En effet, les charges financières qui leur incomberaient (TCSP et réorganisation du réseau d'autobus) ne commenceraient à peser sur leurs budgets qu'en 1986, au moment où l'on prévoyait que la mise en service du nouveau système de transports en commun entraînerait une importante réduction du déficit d'exploitation supporté par le Syndicat mixte, de telle sorte qu'en francs constants, il ne représenterait plus que 50% de sa valeur de 1978. Si tous ces calculs s'avéraient exacts, à partir de 1986, le cumul des charges d'investissement et des charges d'exploitation ne dépasserait pas,pour les collectivités locales, la moitié des charges totales prévisibles si le réseau continuait à être exploité uniquement avec des autobus!

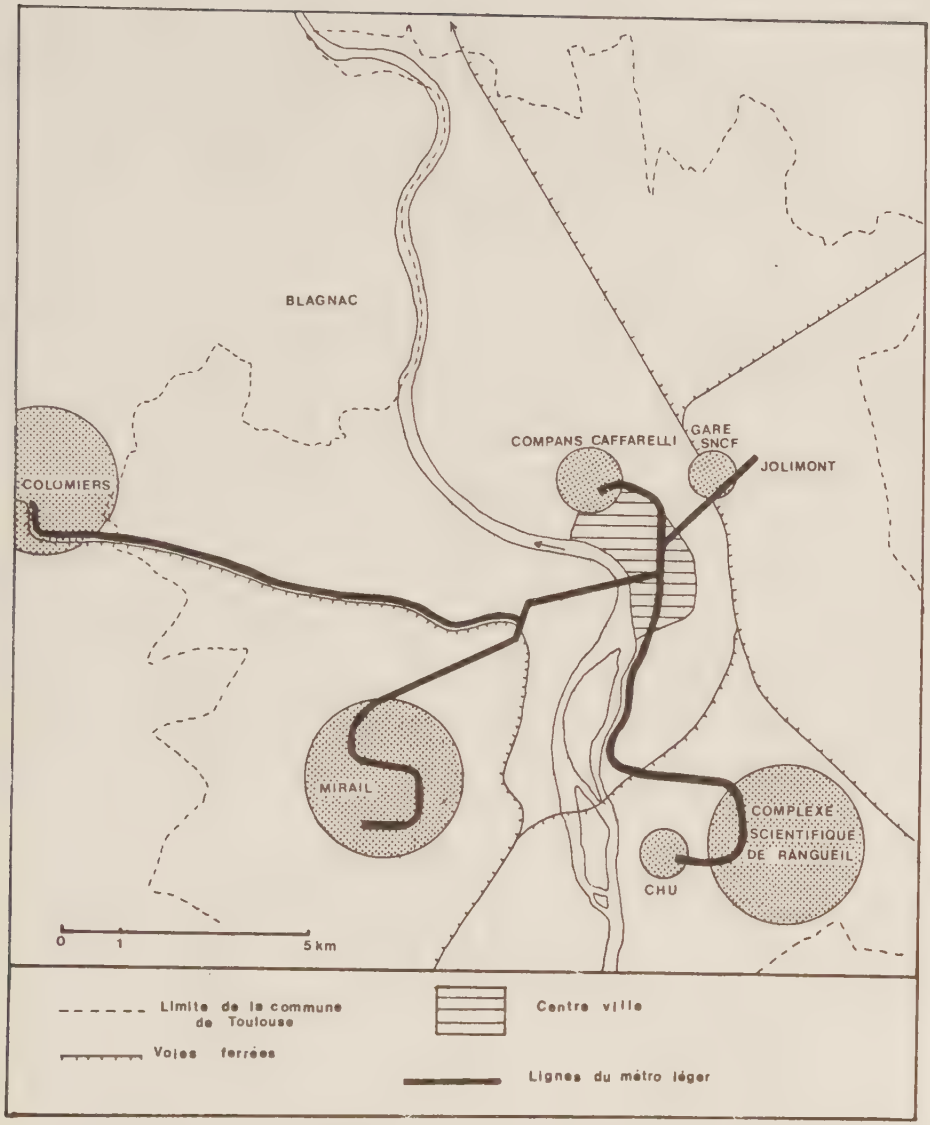


FIG. 75 . LE PROJET INITIAL DE MÉTRO LÉGER (1979).

On imagine sans peine, quelles que fussent par ailleurs les divergences politiques, l'unanimité qui s'établit au sein du Syndicat mixte en faveur de ce projet de métro léger. Non seulement le système qui associait TCSP et autobus assurerait 30% de déplacements supplémentaires par rapport au seul réseau amélioré d'autobus, soit deux fois plus qu'en 1978, mais en outre, tout semblait indiquer qu'il permettrait d'enrayer la croissance du déficit d'exploitation à la charge des contribuables, qu'on s'était presque résigné à croire inéluctable.

Dans ces conditions, rien n'ayant été entrepris au cours des cinq années suivantes, n'est-on pas en droit de poser quelques questions sans complaisance? Ou bien toutes les estimations rappelées ci-dessus reposaient sur des calculs erronés et des hypothèses démesurément optimistes et, dans ce cas, l'annonce officielle de la réalisation prochaine d'un métro à Toulouse relevait de la manoeuvre politicienne: chacun voulant éviter que l'adversaire n'en tire un quelconque avantage électoral, les représentants de la Ville de Toulouse, du Conseil général et des communes de banlieue se seraient empressés de conclure un accord de principe sans exiger une étude plus approfondie. Ou bien la réalisation a été, depuis, systématiquement entravée, ce qui n'exclut pas non plus la manoeuvre politique: les deux parties en présence n'ayant pu s'attribuer la paternité du projet, chacune se serait efforcée d'en différer l'exécution et d'en faire porter la responsabilité à l'autre. A moins, tout simplement, que l'on ne soit en présence d'un magnifique exemple d'incurie des collectivités locales, dominées par des notables trop habitués à tout attendre du pouvoir central; à l'heure de la décentralisation, cela mériterait réflexion.

Quoi qu'il en soit, rien n'incite à l'optimisme. Le projet initial se fondait sur un tramway électrique circulant au sol, en site propre, qui correspondait aux caractéristiques retenues pour le concours ministériel organisé en juin 1976. Dans la traversée du centre ville, rue Alsace, il était donc prévu d'interdire totalement la circulation des autobus et des automobiles, l'emprise au sol du TCSP permettant seulement d'élargir les trottoirs latéraux. Pour des raisons évidentes de sécurité, les rames de tramway devaient se voir imposer une vitesse maximum de 25 km/h dans le centre — au lieu de 80 km/h en site propre intégral — mais, se succédant au rythme d'une toutes les deux minutes, un système de feux automatiques leur donnerait la priorité à tous les carrefours. Cela revenait à poser une nouvelle fois le problème du centre ville car, quel que soit le plan de circulation adopté, il était certain qu'il faudrait prendre des mesures draconiennes pour en interdire l'accès aux automobiles particulières, ce qui conduirait probablement à reconsidérer entièrement l'organisation spatiale de l'espace urbain. Cette perspective, très explicite dans le rapport soumis au Syndicat mixte n'a sans doute pas été étrangère aux réticences des représentants de la Ville de

Toulouse, qui adhéraient par ailleurs à la décision de réaliser le métro léger. Ils exprimaient au fond la contradiction d'une majorité de leurs administrés, ardents défenseurs du métro toulousain dans la mesure où le nouveau mode de transport inciterait...les autres à délaisser la voiture, ce qui ne manquerait pas de faciliter la circulation et le stationnement des automobiles dans le centre. Il y avait d'ailleurs un moyen d'éviter un choix aussi contraignant; il suffisait d'abandonner le tracé au sol dans la partie la plus dense de l'agglomération et de lui substituer un tracé souterrain. De nobles arguments pouvaient même être avancés à l'appui de cette solution, qu'il s'agisse d'améliorer la sécurité des piétons, menacée par des rames de tramways circulant trop vite dans des rues très fréquentées, ou tout simplement la volonté de doter Toulouse d'un "vrai" métro et non d'un simple tramway dont les caractéristiques techniques ne suffisaient pas à effacer un petit air rétrograde et le sentiment, qu'une fois encore, la métropole de Midi-Pyrénées allait être victime d'une discrimination regrettable par rapport à d'autres agglomérations comme Lille,Lyon et Marseille. A la demande du Maire de Toulouse, une étude fut donc engagée pour évaluer les possibilités d'une traversée en souterrain du centre ville. Au mois de juin 1981, la SOFRETU, filiale de la RATP, chargée du dossier, remettait ses conclusions au Syndicat mixte: une telle solution était possible, à condition de prolonger le tronc commun des lignes dans le centre ville jusqu'aux abords du pont Saint-Michel par lequel le passage sur la rive gauche s'effectuerait plus facilement que par le Pont-Neuf (fig.76). Le coût du projet était bien sûr à la mesure des travaux à entreprendre, soit 250 millions, ce qui majorait d'environ 25% le devis initial.

Soucieux de ménager le budget des collectivités locales, ce que semblaient un peu trop négliger les représentants de la Ville de Toulouse en prônant un tracé souterrain, les autres membres du Syndicat mixte proposèrent aussitôt l'étude d'une variante: la traversée du centre ville par la rue d'Alsace semblant poser tant de problèmes,ou exiger une dépense jugée excessive, ne pouvait-on envisager de faire circuler le tramway , au sol, mais sur les boulevards beaucoup plus larges qui ceinturent la zone centrale sans jamais s'en éloigner beaucoup entre le pont Saint-Michel et Compans-Caffarelli? Dans ce cas, la ligne de Jolimont se raccorderait au réseau à hauteur des allées Jean Jaurès. Un an plus tard, au printemps 1982, la SOFRETU remettait son nouveau rapport d'expertise:il en coûterait 27 millions environ, soit guère plus qu'en adoptant le tracé au sol dans la rue d'Alsace, bien que le tracé par les boulevards n'offre pas les mêmes avantages socio-économiques.

> *"La variante par les Boulevards est équivalente à la variante Alsace-Lorraine pour les populations et emplois desservis. Par contre, elle est très nettement inférieure en ce qui concerne la desserte à moins*

de 400 mètres des activités commerciales de l'hypercentre." (171)

Et une fois encore le débat rebondit, le Maire de Toulouse, toujours partisan d'un tracé souterrain par le centre ville, suggérant alors d'en abaisser le coût en utilisant, à l'imitation de Glasgow, un autre matériel circulant dans un tunnel beaucoup moins large. Les travaux entrepris pour construire un gros collecteur des eaux pluviales sous la ville montraient en effet qu'il était techniquement possible de creuser de tels tunnels sans perturber la vie de la cité en surface et en évitant de déplacer de nombreux réseaux enterrés de conduites diverses. A moindres frais, Toulouse pourrait ainsi se doter d'un métro souterrain sans connaître les inconvénients de gigantesques chantiers éventrant la voirie.

*

* *

Pour éviter de remettre en question l'organisation actuelle de l'espace urbain dans le centre ville, fût-ce au prix d'un investissement important, les partisans du métro souterrain s'opposent ainsi à ceux qui, pour protéger les deniers du contribuable, recherchent le meilleur rapport qualité/prix et se disent prêts à assumer les contraintes qui pourraient en découler pour la vie future de la cité. De controverses en surenchères, le choix d'une solution définitive est sans cesse différé. Pendant ce temps, malgré d'appréciables retouches apportées au réseau d'autobus, la SEMVAT parvient difficilement à maintenir le trafic, ce qui correspond parfaitement au "scenario de l'inacceptable" qu'avait repoussé le Syndicat mixte au printemps 1980 en optant pour la construction d'un métro léger. Toutes ces péripéties ne seraient peut être pas dramatiques si, au-delà d'évidentes préoccupations électorales, on ne sentait de part et d'autre le refus de poser les problèmes de transports collectifs urbains dans leur véritable dimension, celui d'une planification spatiale globale. La variante souterraine du métro léger apparaît surtout comme un moyen d'éviter ou de différer des choix politiques difficiles à assumer. En l'absence de propositions alternatives claires et cohérentes sur le devenir de l'agglomération toulousaine et son organisation spatiale future, il a toutes les chances d'obtenir une large adhésion de la population. Chargés de réactualiser les études du métro léger, en février 1983, les experts de la SCET ont déposé des conclusions posant parfaitement la question dans cette optique.

"La comparaison des solutions Alsace-tunnel" et "Alsace- surface" aboutit à <u>élever le débat au niveau de celui sur l'aménagement</u>

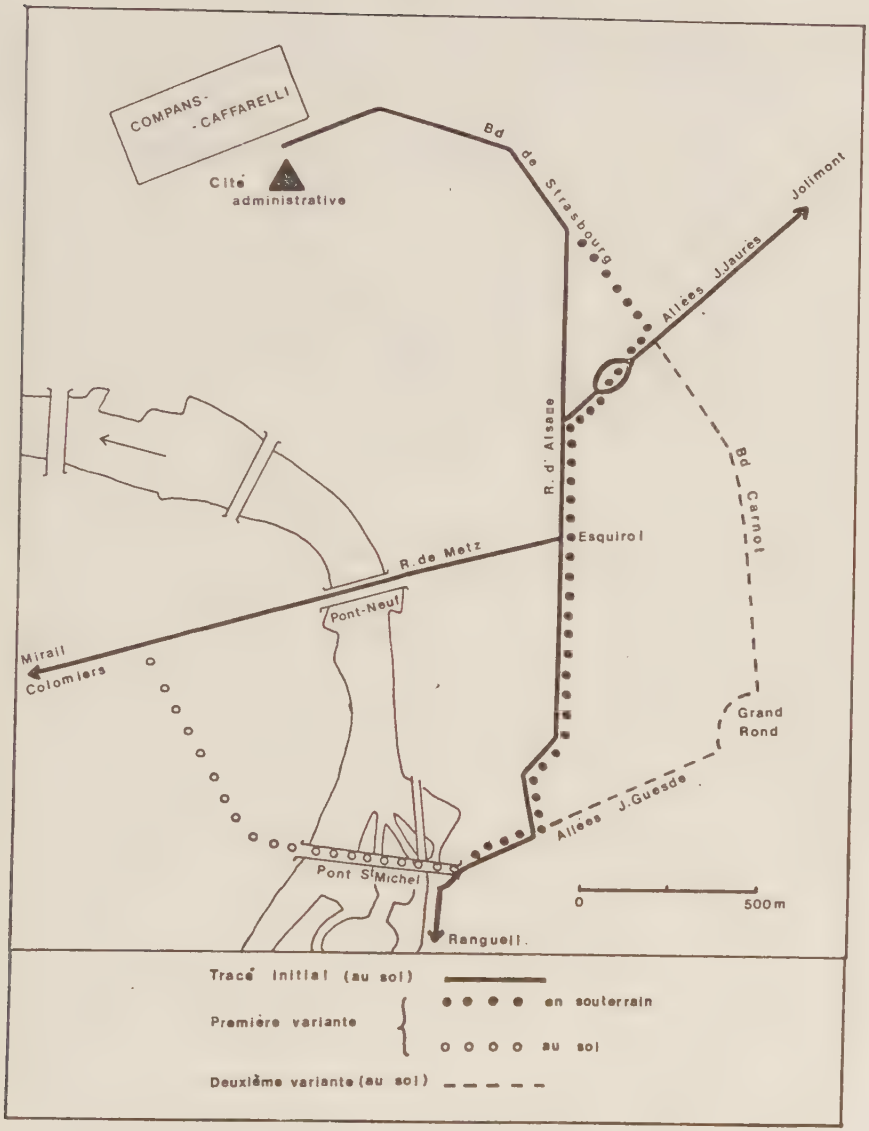


FIG. 76 . LE MÉTRO LÉGER DANS LE CENTRE VILLE:
LES DIFFÉRENTES VARIANTES ÉTUDIÉES DEPUIS 1979.

de la cité. Elle montre en effet qu'elles procurent toutes deux au public une qualité de service équivalente...

La comparaison a aussi porté sur les nuisances pendant la construction...De même, les incidences sur le plan de circulation ont-elles été évaluées... Par delà tous ces aspects, et même par delà la différence de coût d'investissement et d'exploitation, il est toutefois bien évident que les deux solutions correspondent à deux appréciations de caractère politique — au sens étymologique du terme — sur la façon dont la rue la plus connue de Toulouse...doit être traitée et sur la place respective à attribuer aux piétons, au transport public et à la voiture particulière dans son aménagement. Le problème étant posé à ce niveau, le technicien ne peut que se borner à confirmer qu'aucun interdit ne frappe l'une ou l'autre solution et que les exemples illustrant leur bon fonctionnement sont nombreux."

(172). pp.2-3.

Gageons qu'à la veille des élections municipales, bien des élus auraient préféré des techniciens moins prudents! En situant parfaitement les responsabilités, leurs conclusions auguraient mal d'une décision rapide. Mais tout espoir de ramener le débat de la scène politique au plan technique n'est semble-t-il pas perdu. N'a-t-on pas murmuré en 1983 qu'une grande société française à la recherche d'un nouveau terrain d'expérience pour tester sa technique de métro léger, envisagerait de proposer aux élus toulousains un "métro clés en main"? Il ne resterait plus alors qu'à se soumettre à d'aussi alléchantes propositions, tout en se réservant, ultérieurement, la possibilité d'en critiquer l'exécution ou de s'en attribuer les heureuses conséquences. N'est-il pas plus facile de tirer un bénéfice politique d'un succès technique que d'assumer les risques techniques de certains choix politiques?

*

* *

CONCLUSION

Pourquoi, une fois encore, au prix d'un effort collectif en faveur d'un projet technique coûteux, l'économie libérale ne parviendrait-elle pas à surmonter les contradictions qui semblaient la condamner et dont la crise des villes en général, celle des transports collectifs en particulier, ne sont qu'une des manifestations?

Au début de ce siècle, le capitalisme local prospérait en exploitant un remarquable réseau de tramways qui anticipait largement la croissance spatiale de l'agglomération. Dans les années 1950, il chancelait, victime de sa propre logique et de la désaffection des usagers attirés par les moyens de transport individuels dont la production soutenait l'essor de puissants groupes industriels aux ramifications internationales. Mais au début de la dernière décennie, le rendement économique de l'espace urbain menaçait de s'affaiblir, victime de l'extraordinaire succès de l'automobile qui avait assuré l'hégémonie du mode de production dominant. Pour rendre à la ville et à son centre, remodelés et défigurés pour les besoins de la circulation automobile, toute l'efficacité qu'en espèrent les puissants intérêts qui contrôlent la vie économique, réglant la distribution des hommes et des activités dans l'espace, une première tentative de promotion des transports collectifs a été engagée. Mais l'effort entrepris précédemment pour adapter la ville à l'automobile en la dotant des infrastructures coûteuses mais nécessaires n'a pas été relâché pour autant. Les contradictions d'une telle politique qui espérait concilier harmonieusement, transports individuels et transports collectifs n'ont pas tardé à éclater, se manifestant de façon aiguë dans le centre. Laissée à la charge des collectivités locales, alors que la réalisation du réseau de voies rapides incombait à l'Etat, l'exploitation des transports collectifs s'en est vite trouvée affectée, puis compromise. Le service public des transports en commun, malgré de remarquables améliorations, ne s'impose vraiment qu'auprès d'une clientèle défavorisée, privée de l'accès aux moyens de transports individuels. Et en ce domaine, les besoins sont sans doute très supérieurs à ce que l'on imaginait comme le révèle l'extension de la gratuité. Menacé de n'être qu'un simple service social, géré par les communes et le Département, le service public de transports collectifs peut-il jouer un rôle effectif dans la croissance future et le fonctionnement actuel de l'agglomération? Peut-on envisager de l'utiliser comme un outil efficace au service de la planification urbaine, ou restera-t-il un moyen commode pour corriger, après coup, les conséquences sociales d'une urbanisation mal maîtrisée?

En choisissant de doter l'agglomération toulousaine d'un métro léger, les responsables de son aménagement ont, semble-t-il, opté pour une solution volontariste. Mais ils ont vite constaté qu'un métro léger au sol allait entraîner

d'importantes contraintes pour l'organisation et le fonctionnement actuels de l'espace urbain légué par trois décennies qui ont conduit au triomphe de l'automobile et des transports individuels. Cela entraînait presque nécessairement, par le biais d'une planification rigide, un contrôle plus strict de l'espace urbain par les collectivités locales, maîtres d'oeuvre du TCSP. En choisissant un tracé souterrain dans le centre ville — un "vrai métro"—, certains s'efforcent d'éloigner cette perspective contraire à leurs choix de société: simple outil technique pour assurer des déplacements plus nombreux et plus rapides de la population qui travaille et qui consomme, le métro en sous-sol a le grand avantage de ne pas remettre en cause les mécanismes de production actuels de l'espace urbain tout en supprimant les obstacles qui menacent de le gripper.

Mais au fur et à mesure que le temps passe sans qu'un choix définitif soit fait — un choix éminemment politique qui ne saurait se réduire à départager des techniciens—, les contradictions s'aiguisent et n'affectent plus uniquement le centre ville. D'ores et déjà, les projets de métro léger, tels qu'ils ont été établis en 1978-1979, paraissent bien étriqués à l'échelle d'une agglomération qui incorpore aujourd'hui des dizaines de communes rurales situées bien au-delà des limites du SDAU, où elle recrute une part de plus en plus importante de sa main d'oeuvre, de la clientèle de ses commerces et des usagers de ses services.

(Rédaction définitive achevée en janvier 1984)

JUILLET 1985....LE CHOIX EN FAVEUR DU V.A.L.

Depuis la rédaction de la conclusion qu'on vient de lire, le débat sur le "métro toulousain" s'est poursuivi, un peu lassant, opposant toujours mais de plus en plus nettement la municipalité toulousaine aux représentants du Conseil général et des communes de banlieue.

Jouant avec talent sur l'image d'une ville accueillante aux industries de pointe et aux technologies nouvelles, le jeune Maire de Toulouse se prononçait pour le V.A.L. (Véhicule automatique léger), déjà en service à Lille et dont le tracé en souterrain dans le centre ville ne semblait pas exiger que l'on éventrât les principales voies de circulation pendant la durée des travaux. Expérimentée lors de la réalisation d'un grand collecteur des eaux pluviales une technique de forage permettant de progresser en sous-sol à partir de quelques puits d'accès semblait avoir fait ses preuves. Par ailleurs, la firme Matra, bien implantée à Toulouse en liaison avec la recherche spatiale, espérait que le choix du V.A.L. par cette autre grande ville française emporterait la décision de cités étrangères, aux Etats-Unis en particulier, intéressées par cette technique pour développer leurs réseaux de transports collectifs.

A l'opposé, les représentants socialistes du Conseil général et des communes de banlieue restaient attachés au projet de tramway, moins coûteux, même s'ils admettaient désormais la nécessité de traverser le centre ville en souterrain. A leurs yeux, les économies réalisées permettraient d'étendre rapidement le nouveau réseau à l'ensemble de l'agglomération, le V.A.L. restant trop exclusivement une affaire de la commune de Toulouse, pour ne pas dire de son centre. Force est de reconnaître que la logique d'un réseau d'agglomération exploité par tramways n'a pas été défendue avec beaucoup de conviction, alors qu'elle pouvait amplement se justifier par l'extraordinaire développement périurbain qui multipliait les migrations pendulaires entre une banlieue de plus en plus étendue et la commune centre de l'agglomération. Certains élus socialistes, le président du Conseil général en particulier, président du Syndicat mixte des transports dans l'agglomération, ne cachaient d'ailleurs pas leur préférence pour le V.A.L., même s'ils affirmaient qu'ils se rangeraient au choix de leur parti.

> *" Chacun sait que ma position personnelle était en faveur du V.A.L. Je l'ai défendue au sein du parti socialiste. Je n'ai pas obtenu gain de cause. J'ai voté comme en avait décidé le parti."*
>
> L.Eeckhoutte, président du Conseil général
>
> (La Dépêche du Midi. 10 juillet 1985.)

Oubliant que l'heure de la décentralisation avait sonné et faisant jouer un réflexe séculaire, les élus locaux se tournèrent dans un premier temps vers le pouvoir central

et réclamèrent son arbitrage. En novembre 1984, recevant les trois représentants de l'agglomération toulousaine — Maire de Toulouse, Président du Conseil général et Président du Conseil régional — le Premier ministre refusait de s'engager et se contentait habilement de promettre une aide de 500 millions de F. quel que soit le projet qui serait retenu. Il était alors évident que la solution devait être trouvée à Toulouse même.

Les multiples études préalables qui avaient été commandées au cours des années précédentes l'avaient confirmé: le choix était politique et les élus ne pouvaient se retrancher derrière les arguments des techniciens qui se contentaient prudemment de présenter les avantages et les inconvénients du V.A.L. et du tramway en refusant de trancher.

C'est effectivement une issue politique qui a été trouvée en juillet 1985. Dans le Syndicat mixte des transports de l'agglomération toulousaine, les voix se partageaient également entre les représentants de la Ville de Toulouse, unanimes pour le V.A.L. et les élus socialistes mandatés par le Conseil général et les communes de banlieue, partisans de la solution tramway. Or, la voix du Président comptait double en cas d'égalité lors d'un vote. Depuis 1972, la Ville de Toulouse avait pourtant accepté de laisser la présidence du Syndicat mixte à un socialiste, en la personne de L.Eeckhoutte, Président du Conseil général, se réservant la présidence de la SEMVAT, société d'économie mixte qui exploitait le réseau. A l'heure d'un choix qui allait engager la vie de l'agglomération pour plusieurs décennies, la municipalité toulousaine a jugé impossible le maintien de cet équilibre et choisi de mettre fin à plus de dix ans de consensus.

Sentant que l'opinion publique lui était favorable — les récentes élections cantonales venant d'en apporter une preuve non équivoque —, soutenu par la puissante Dépêche du Midi aux affinités radicales de gauche bien connues, et conscient que la cohésion de la gauche toulousaine paraissait bien fragile — les communistes se prononçaient pour le V.A.L. et bien des socialistes ne cachaient pas leurs hésitations —, le Maire de Toulouse décidait de passer à l'offensive et proposait l'un de ses adjoints, M.Hersant, comme candidat à la présidence du Syndicat mixte, lors de la réunion de cette assemblée le 9 juillet 1985.

Le président sortant fut battu, deux voix lui ayant fait défaut:

> *"On a pu constater que l'appel du maire de Toulouse à la défection dans nos rangs a porté ses fruits."*
> L.Eeckhoutte. La Dépêche du Midi. 10 juillet 1985.

La présidence changeant de mains, le choix en faveur du V.A.L. ne faisait plus de doute. Il fut entériné lors de la même séance, à la grande satisfaction du Maire de Toulouse.

> *"Ce choix pour le V.A.L. c'est la victoire de la ville. C'est la victoire des Toulousains, de l'agglomération, de l'avenir et du progrès."*
> D.Baudis. Id.

Reste désormais à préciser toutes les implications de ce choix. Compte tenu de ce que l'on peut connaître des dossiers, il faudra encore de longs mois pour de solides études techniques et financières avant le début des travaux.

(Mise au point: septembre 1985)

SOURCES

L'accès aux archives privées de la STCRT se révélant impossible, la documentation relative aux transports urbains toulousains est relativement dispersée et inégale.

Les renseignements concernant l'aspect technique de l'exploitation des réseaux sont très nombreux et, en ce domaine, on possède une riche iconographie conservée par le Musée des Transports de Toulouse et rassemblée par son promoteur C.Lacombe.

Par contre, les données économiques font cruellement défaut. Il faut donc, au prix de quelques acrobaties, utiliser des sources différentes et parcellaires pour reconstituer des séries statistiques homogènes.

L'essentiel des renseignements pour la période 1863-1972 a donc été puisé dans des documents épars:

- Archives municipales de la Ville de Toulouse. C'est le fonds essentiel bien que l'inventaire en soit très sommaire. Des liasses imposantes regroupent des documents relatifs aux litiges survenus entre la Municipalité et la société concessionnaire. Elles portent les numéros, 38, 39, 55, 139, 524, 841, 929, 930, 931 et 932.

- Délibérations du Conseil municipal de la Ville de Toulouse. Depuis 1884, le Bulletin municipal de la Ville de Toulouse reproduit les textes des délibérations. Toutefois, à partir des années 1950, l'essentiel du travail se faisant en commission, les délibérations elles-mêmes présentent moins d'intérêt. La publication de ce Bulletin, sous sa forme ancienne, a été interrompue en 1971.

- Délibérations du Conseil Général de la Haute-Garonne. En particulier, rapports annuels de l'Ingénieur du Département.

Des contacts nombreux avec d'anciens responsables de la STCRT et de la Municipalité, des enquêtes auprès d'anciens usagers ont permis de compléter utilement cette documentation.

Enfin, les textes officiels ont été d'un secours précieux, en particulier les cahiers de charges annexés aux différents traités de concession.
On retiendra, en particulier:

- Traités entre la Ville et la STCRT:
  - 1862 et 1864: omnibus à chevaux.
  - 1882: tramways Ripert.
  - 1887: tramways hippomobiles sur rails.
  - 1902: tramways électriques.

Le traité de 1902 a été modifié par 27 avenants. Parmi ces derniers, le 7° (1929) se présente comme une refonte complète du texte de 1902. Il étend la concession aux omnibus automobiles. Deux cahiers de charges distincts lui sont annexés, l'un pour les tramways, l'autre pour les autobus.

— Traités entre le Conseil général et la STCRT.

- convention de 1914. Elle n'a jamais reçu l'approbation ministérielle.
- convention de 1929.

Pour l'histoire récente des transports toulousains, l'information est beaucoup plus complète. L'essentiel en est consigné dans les rapports d'activité annuels de la SEMVAT.

Le nouveau cadre juridique de l'exploitation a été défini par une série de textes officiels:

— Création du Syndicat mixte des transports en commun de la Région toulousaine: arrêté ministériel du 16 septembre 1972.

— Création de la SEMVAT. Journal officiel du 25 avril 1973.

— Traité de concession entre le Syndicat mixte et la SEMVAT (1972).

— Sous-traité d'exploitation entre la SEMVAT et la CTT (1973).

— Dénonciation du traité de concession de 1972 et approbation de la convention de gestion du service entre le Syndicat mixte et la SEMVAT. Approbation préfectorale du 13 juillet 1978.

BIBLIOGRAPHIE

ETUDES URBAINES. Ouvrages généraux

ASCHER F. et GIARD J. Demain la ville? Ed.Sociales.1975.251p.

BARRERE P. et CASSOU-MOUNAT M. Les villes françaises. Masson. 1980. 288p.

BASTIE J. et DEZERT B. L'espace urbain. Masson. 1980. 384p.

BEAUJEU-GARNIER J. et CHABOT G. Traité de géographie urbaine. A.Colin. 1963. 425p.

BEAUJEU-GARNIER J. Géographie urbaine. A.Colin. 1980. 360p.

BERTRAND M.J. Pratique de la ville. Masson. 1978. 212p.

CASTELLS M. La question urbaine. Maspero. 1973. 454p.

CHALINE C. La dynamique urbaine. PUF. 1980. 206p.

CHOAY F. L'urbanisme. Utopies et réalités. Seuil. 1965.448p.

CLAVAL P. Théorie des villes. Rev.Géo. de l'Est. n°1-2,1968. pp.3-56.

CLAVAL P. La logique des villes.LITEC. 1981.

COING H. La ville, marché de l'emploi. P.U.Grenoble. 1982. 307p.

DERYCKE P.H. L'économie urbaine. PUF. 1970. 254p.

DERYCKE P.H. Economie et planification urbaines. PUF. 1979. 412p.

DUBY G. et WALLON A. Histoire de la France urbaine. Seuil. 1980-1954. 5 vol.

GARNIER J.P. et GOLDSCHMIDT D. La comédie urbaine ou la cité sans classes. Maspero. 1978. 329p.

GEORGE P. La Ville. Le fait urbain à travers le monde. PUF. 1952. 399p.

GEORGE P. Précis de géographie urbaine. PUF. 1961. 287p.

HUET A., PERON R.,SAUVAGE A. Urbanisation capitaliste et pouvoir local. Ed. J.P. Delarge. 1977. 259p.

LABORIE J.P. Les petites villes. Ed. du CNRS. 1979. 363p.

LEDRUT R. Sociologie urbaine. PUF. 1968. 223p.

LEFEBVRE H. Le droit à la ville. Anthropos. 1968. (rééd. Seuil. 1974. 148p.)

LEFEBVRE H. La révolution urbaine. Gallimard. 1971. 249p.

LEFEBVRE H. Du rural à l'urbain. Anthropos 1970. 285p.

LEFEBVRE H. La pensée marxiste et la ville. Casterman. 1972. 155p.

LEFEBVRE H. La production de l'espace. Anthropos.1974. 485p.

LOJKINE J. Le marxisme, l'Etat et la question urbaine. PUF. 1977. 362p.

28. MERLIN P. Méthodes quantitatives et espace urbain. Masson 1973. 190p.

29. MUMFORD L. La cité à travers l'Histoire. Seuil. 1964. 750p.

30. PAGES M. La maîtrise de la croissance urbaine. PUF. 1950. 128 p.

31. PUMAIN D. La dynamique des villes. Economica. 1981.

32. REMY J. La ville, phénomène économique. Ed.ouvrières. Bruxelles. 1966. 298p.

33. RIMBERT S. Les paysages urbains. A.Colin. 1973. 240p.

34. SAINT JULIEN T. Croissance industrielle et système urbain. Economica. 1982. 280p.

35. SAVY R. Droit de l'urbanisme. PUF. 1981. 653p.

36. Grandes villes et petites villes. Colloque de Saint-Etienne Lyon,Grenoble. Ed. du CNRS. 1975. 576p.

37. L'analyse interdisciplinaires de la croissance urbaine. Colloque de Toulouse. Ed. du CNRS.1972.

38. Pour un urbanisme...Colloque de Grenoble. La Nouvelle Critique. Spécial n°75 bis. 1974. 350p.

LES TRANSPORTS URBAINS. Ouvrages et articles généraux.

39. Association des Maires des grandes villes de France. Politique des transports en commun. Colloque d'Amiens. 1980. 92p.

40. BARRE A. Transport et aménagement urbain. L'exemple du métro dans les grandes métropoles régionales françaises. Rev. de Géo. de Lyon. n°3,1980. pp.209-231.

41. BARRE A. La réalisation des métros de province en France. Aperçus sur les processus décisionnels et leurs conséquences. Acta Géographica Lovaniensia. Vol. 18. 1980. pp.33-42.

42. BEAUVAIS J.M. Coût social des transports parisiens. Economica. 1977. 191p.

43. BEAUVAIS J.M. Le coût social de la voiture particulière en zone urbaine: essai de mesure. Transports n°232, 1978. pp.237-243.

44. BIGEY M. et SCHMIDER A. Les transports urbains. Ed.Universitaires. 1971. 171p.

45. BOISGONTIER F. et TAUVERON A. De Grenoble à Bologne ou les leçons d'une recherche-action sur les transports urbains. Ministère de l'Equipement/SAEI/ Université des Sciences sociales de Grenoble. 1975.

46. BUCHANAN C. et al. L'automobile dans la ville (traduction de Tarffic in towns, Londres, 1963). La Documentation française. 1965. 224p.

CHESNAIS M. Villes et transports. In "Transports et mutations actuelles". Dossier des Images Economiques du Monde. CDU-SEDES. 1983. pp.175-204.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN.Rapport particulier. Routes de rase campagne et voirie en milieu urbain. 5° Plan. 1966-1970. La Documentation française.s.d. 174p.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 6°Plan. Rapport de la Commission Transports. 2 vol. La Documentation française. 1971. 165 et 310p.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 7°Plan. Rapport de la Commission Transports et Communications. La Documenation française. 1976. 264p.

COMMISSARIAT GENERAL AU PLAN. Préparation du 8°Plan. Rapport du Comité Transports. La Documentation française. 1980. 148p. et un volume d'annexes de 363p.

COULET W. Les rues piétonnes. Droit et Ville n°4,1977. pp.249-278.

FELIX B. Les nouveaux transports urbains. La Recherche. n°112. 1980. pp.654-665.

GAGNEUR J. et PRADEILLE J.C. Les transports urbains en province. Economie et Statistiques. n°109. 1979. pp.41-56.

GARDES B. Transports en villes nouvelles. L'exemple britannique. P.U.Lyon. 1980. 193p.

GEORGE P. Le piéton dans la ville. Mélanges G.Viers. Université de Toulouse-Le Mirail. 1975. pp.275-282.

GERONDEAU C. Les transports urbains. PUF. 1969. 128p.

GUILLOZ J.C. Les réseaux urbains de transports en commun de 1964 à 1971. INSEE. Série E n°20. 1973.

GUYON G. Les transports en question. Les Editions du Cerf. 1975. 195p.

IAURP. Les transports urbains. Cahiers de l'IAURP. n°4-5, 1966 et n°17-18,1969

LACOUR C.,BARATRA M.,LEYMARIE D. Mobilité et desserte des zones périphériques par les transports collectifs. Ed. du CNRS. 1982. 224p.

LORRAIN D. Capital et collectivités locales: les transports urbains dans les villes de province. Fondation des Villes. 1978.

MADRE J.L. Qui sont les principaux bénéficiaires de l'intervention des finances publiques dans le domaine des transports urbains? La Vie urbaine 1978. pp.6-16.

MERLIN P. Les transports parisiens. Masson. 1967. 499p.

MERLIN P. Les transports à Paris et en Ile-de-France. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1982. 282p.

MINISTERE DES TRANSPORTS. L'automobile et la mobilité des Français. La Documentation française. 1980. 214p.

67. MINISTERE DES TRANSPORTS.(Direction des Transports terrestres). 101 réseaux de transport urbain. Statistiques 1967-1982. Paris. 1983. 417p.

68. MINISTERE DES TRANSPORTS.(Direction des Transports terrestres). 101 réseaux de transports collectifs. Evolution 1975-1982. Situation 1982. Paris. 1983. 49p.

69. MODERNE F. Sur quelques problèmes juridiques posés par le stationnement des véhicules dans les agglomérations urbaines. Droit et Ville n°4. 1977. pp.163-208.

70. DE LA MORSANGLIERE H. Le transport des banlieusards. P.U. Lyon. 1982. 291p.

71. ROBERT J. Histoire des transports dans les villes de France. Chez l'Auteur. 1974. 529p.

72. ROTTIER G. La politique des transports urbains depuis 1960. Métropolis n°37-38. 1979. (article repris dans "Problèmes économiques" n°1639. La Doc. française.)

73. SERVANT L. L'amélioration des transports urbains. Notes et Etudes documentaires. La Documentation française. 1978. 156p.

74. TROGER F. Politique locale des transports. Editions ouvrière. 1977. 191p.

75. UTPUR. Les transports collectifs et la ville. CELSE. 1973.

76. ZIV J.C. et NAPOLEON C. Le transport urbain: un enjeu pour les villes. Dunod. 1981. 236p.

---

77. Les transports collectifs urbains. Livre vert. Colloque de Tours (1970). N° spécial de la revue "Equipement-Logement Transports", n°48-49. 1970. 176p.

78. Transport et urbanisme. N° spécial de la revue "Urbanisme". n°134-135. 1973.

79. Quinze ans d'innovation en France. Transports urbains (le Forum des transports publics) n°29. 1974.pp. 11-36.

80. Transports urbains. N° spécial de la revue "La vie urbaine". n°2-3-4. 1976.

81. Transports et société. Colloque de Royaumont.(1978). Economica. 1980. 731p.

82. Urbanisme-Déplacements-Transports. Colloque de Lyon(Octobre 1981). Fédération nationale des Agences d'Urbanisme. 80p + annexes.

83. Le tram, cent ans après. La Vie du Rail. n°1819. 1981.

84. Economie des transports. Transports urbains (le forum des transports publics). 1.Les coûts. n°48. 1981.40p. 2. Qui paie? n°49. 1981. 40p.

L'AGGLOMERATION TOULOUSAINE

85. ARNAUNE-CLAMENS. Le développement linéaire de l'urbanisation. Etude sur l'aménagement de l'espace dans la banlieue nord de Toulouse. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1970. 245p.

86. ARNAUNE-CLAMENS A.M. Le développement d'un axe d'urbanisation: la sortie nord de l'agglomération de Toulouse. RGPSO n°3-4. 1970. pp.325-345.

87. ARNAUNE-CLAMENS A.M. L'opération de rénovation du quartier Saint-Georges à Toulouse. RGPSO n°1.1977. pp.89-101.

88. BERINGUIER C. L'aménagement de l'espace toulousain. RGPSO. n°1.1967. pp.179-201.

89. BERINGUIER C., BOUDOU A., JALABERT G. Toulouse. Midi-Pyrénées. La transition. Stock. 1972. 381p.

90. BROUAT-THILLET M. Evolution et "réhabilitation" du centre ancien de Toulouse: le quartier Arnaud-Bernard. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1981. 431p.

91. CHALANDE J. Histoire des rues de Toulouse. Toulouse 1917-1919-1929. Réédité en 1980 par Laffitte-Reprints. 996p.

92. CLAMENS A.M. Le centre de Toulouse. DES de Géographie. Fac. des Lettres de Toulouse. 1965. 1 atlas de 66p + notice.

93. CIEU-MINISTERE DE L'EQUIPEMENT. Agglomération de Toulouse.
   a) - L'organisation de l'espace dans le secteur sud-est. 1968. 106p+annexes et cartes.
   b) - L'organisation de l'espace dans le secteur nord. 1969. 135p+ annexes et cartes.
   c) - L'organisation de l'espace dans le secteur sud-ouest. 1970. 128p+ annexes et cartes.

94. COPPOLANI J. Les bases géographiques du "Groupement Régional d'Urbanisme" de Toulouse et son aménagement. Congrès International de Géographie. Lisbonne. 1949. Tome III. pp.365-378.

95. COPPOLANI J. Toulouse, étude de géographie urbaine. Privat. 1954. 415p.

96. COPPOLANI J. Le nouveau plan d'urbanisme de Toulouse. La Vie urbaine n°1. 1956. pp.13-39.

97. COPPOLANI J. Toulouse au XX° siècle. Privat. 1962. 436p.

98. COPPOLANI J. Le type urbain de Toulouse. RGPSO. 1963. pp.33-47.

99. COPPOLANI J. Esquisse géographique de la banlieue de Toulouse. RGPSO. 1963. pp.217-241 et 347-367.

100. COPPOLANI J. Une politique d'isolement communal: Toulouse. RGPSO n°4, 1971. pp. 391-409.

101. COPPOLANI J. Connaissance de Toulouse. Privat. 1974. 190p.

102. COPPOLANI J. Une opération d'urbanisme à Toulouse: les rues nouvelles à la fin du XIX° siècle. Mém. de l'Académie des Sciences, Inscriptions et Belles-Lettres de Toulouse. 1976. pp.207-226.

103. COPPOLANI J. La population de Toulouse en 1975. RGPSO n°1. 1977. pp.9-32.

104. COPPOLANI J. La population de Toulouse depuis 1954. Géodoc n°9. Institut de Géographie. Université de Toulouse-le Mirail. 1978. 40p.

105. COPPOLANI J. L'évolution des paysages urbains de Toulouse. RGPSO n°3. 1975. pp.343-356.

106. COSTA G. Construction et développement de Toulouse à l'époque contemporaine. Thèse Droit. Toulouse. 1951. 420p.

107. DANIELOU G. Etude comparée des processus d'urbanisation de deux communes de la banlieue toulousaine: Colomiers et Ramonville. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1975. 316p.

108. DIEUZAIDE J. et SAINT-SAENS M. Toulouse tel qu'il fut en 1900. 1975. 179p. 266 photos.

109. DOMPNIER G. Toulouse-Le Mirail et Colomiers-Villeneuve, vingt ans après. RGPSO n°1. 1983. pp.127-144.

110. DUBOIS N. Le personnel des usines Sud-Aviation de Toulouse. Mémoire de Maîtrise. Géographie. Université de Toulouse-le Mirail. 1969.

111. DUBOIS C. Un type d'opération urbanistique: les ZAC. Etude de cas dans l'agglomération de Toulouse. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1981. 430p.

112. DURBAS J.L. La planification urbaine à Toulouse. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1980. 300p.

113. FAUCHER D. Réflexions sur le destin de Toulouse. RGPSO, 1959. pp.101-115.

114. EL FEKIH S. Le centre de commerce de gros de Toulouse. Mémoire de Maîtrise. Géographie. Université de Toulouse-Le Mirail. 1977. 71p+ annexes.

115. EL FEKIH S. Le centre commercial de gros de Toulouse. RGPSO n°1. 1979. pp.43-58.

116. IDRAC M. Les mutations de l'appareil commercial de Toulouse. RGPSO n°4, 1971. pp.455-476.

117. IDRAC M. A propos de l'attraction du centre commercial Carrefour à Toulouse. RGPSO n°2. 1975. pp.212-215.

118. IDRAC M. Commerce et aménagement urbain: le cas de l'agglomération de Toulouse à la fin des années 1970. RGPSO n°1. 1978. pp.7-26.

119. INSEE.(Direction régionale de Toulouse). Etude statistique de l'agglomération de Toulouse. 1952. 334p.

120. JAILLET M.C. Les pavillonneurs. La production de la maison individuelle dans la région toulousaine. Ed. du CNRS. 1982. 314p.

121. JALABERT G. Les industries aéronautiques et spatiales en France. Privat. 1974. 520p.

122. JALABERT G. La planification urbaine dans l'agglomération de Toulouse. RGPSO n°1,1977. pp.49-69.

123. JALABERT G. Toulouse, croissance et crise. RGPSO n°1. 1983. pp.7-30.

124. KAYSER B. et SCHEKTMAN-LABRY G. La troisième couronne périurbaine: un essai d'identification. RGPSO n°1. 1982. pp.27-34.

125. LABORIE J.P. L'espace industriel toulousain: effets de l'absence d'une politique d'agglomération. RGPSO n°3, 1983. pp.287-300.

126. LEBLANC G. La vie à Toulouse, il y a cinquante ans. Privat. 1978. 204p.

127. LEVY J.P. Le Mirail en 1977. RGPSO n°1. 1977. pp.103-114.

128. LEVY J.P. Recherches sur les quartiers anciens dans les villes du Midi de la France. Travaux et Documents du CIEU. 1981. 290p.

129. LEVY J.P. Quartiers anciens et centre ville: nouveaux enjeux d'une politique de réhabilitation. RGPSO n°1.1983. pp.101-126.

130. MARTI M. La ZUP de Rangueil: histoire d'un dévoiement et d'une révolte. RGPSO n°1.1983. pp.145-151.

131. NEUMAN J.P. Pouvoir local et planification urbaine: l'exemple toulousain. Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1978. 311p.

132. NEVERS J. Une opération d'urbanisme au XIX° siècle à Toulouse: la rue d'Alsace-Lorraine. Mémoire de Maîtrise. Histoire. Université de Toulouse-Le Mirail. 1974. 61p.

133. NEVERS J.Y. Système politico-administratif communal et pouvoir local en milieu urbain. Etude d'un cas: la municiplaité radicale-socialiste de Toulouse (1898-1906). Thèse de 3° cycle. Université de Toulouse-Le Mirail. 1975.

134. NEVERS J.Y. Toulouse: 1947-1971. Conseil municipal et scène politique locale. RGPSO. n°1. 1977. pp. 33-48.

135. NEVERS J.Y. Budgets communaux et gestion municipale à Toulouse de 1945 à 1980. RGPSO n°1. 1983. pp. 31-50.

136. PECHOUX P.Y. et al. Toulouse. Notes et Etudes Documentaires. La Documentation française. 1966. 53p.

137. STRULLU C. L'agriculture dans la commune de Toulouse. DES de Géographie. Fac. des Lettres de Toulouse. 1965. 388p.

138. WOLFF P. Histoire de Toulouse. Privat. 1958. 418p.

139. WOLFF P.(sous la direction de). Histoire de Toulouse. Privat. 1974. 548p.

---

140. Agglomération de Toulouse. Schéma Directeur d'Aménagement et d'Urbanisme. Projet définitif. 1975. 180p + 1 carte hors-texte.

LES TRANSPORTS URBAINS A TOULOUSE

141. AUSSIBAL M.P. et FERNANDEZ D. Les transports urbains à Toulouse. Mémoire de Maîtrise de géographie. Université de Toulouse-LeMirail. 1976. 168p.

142. BAUDIS P. Les transports urbains à Toulouse. Rationalisation des Choix Budgétaires n°16. La Documentation française. 1974. pp.25-36.

143. BOUTETES A. La singulière histoire du Chemin des Etroits de Toulouse à Lacroix-Falagarde. Histoire des Communications dans le Midi de la France. n°77. 1980. 54p.

144. COPPOLANI J. Les migrations alternantes vers Toulouse en 1954 et 1962. RGPSO n°2, 1967. pp.165-173.

145. COPPOLANI J. Les migrations alternantes vers Toulouse. Bilan de vingt années. RGPSO n°3. 1981. pp.271-289.

146. DACLIN E. Un métro pour Toulouse. Officiel du Bâtiment et des Travaux Publics Midi-Pyrénées. n°92. 1972.

147. HERMET A. Contribution à l'étude des migrations alternantes et des communes-dortoirs dans la zone d'influence de la ville de Toulouse. Revue de l'Economie Régionale Midi-Pyrénées. n°6,1958. pp.59-90.

148. LMANGARD P.H. Transports urbains. Les responsables toulousains à l'heure des choix. La Vie du Rail n°1697, 1983. pp.12-13 et n°1698,1983, pp.47-48.

149. LACOMBE C. et MALTERRE P. Omnibus, tramways et autobus de Toulouse. Ed. du Cabri. 1983. 124p.

150. LETINTER G. Le coût des déplacements quotidiens de travailleurs dans la zone d'attraction de la main d'oeuvre de Toulouse. in "Grandes villes et petites villes". CNRS. 1970.

151. MARCONIS R. Migrations définitives et migrations de travail dans l'agglomération de Toulouse et ses abords. RGPSO n°1. 1982. pp.75-104.

152. MARCONIS R. La crise des transports urbains et les projets de métro dans l'agglomération de Toulouse. RGPSO n°1, 1983. pp.69-100.

153. MARTY J. Le chemin de fer dans Toulouse. Essai. DDE-GEP. Toulouse. 1969.

154. MARTY M. et NEUMAN J.P. Les transports urbains à Toulouse. Mémoire de Maîtrise. Géographie. Université de Toulouse-le Mirail. 1975. 151p.

155. MARTY M. et NEUMAM J.P. Les transports urbains à Toulouse. RGPSO n°1.1977. pp. 69-97.

156. MORET B. Les transports en commun dans l'agglomération toulousaine. La Vie du Rail n°1532, 1976. pp.48-50.

157. PLANCHOT L. 75 ans de transports en commun à Toulouse. Bulletin municipal de la ville de Toulouse. 1938. pp.259-280.

158. PLANCHOT L. Les réalisations de la STCRT. Bulletin municipal de la Ville de Toulouse. 1938.

159. VANDENBERGHE A. Un métro pour Toulouse. Officiel du Bâtiment et des Travaux Publics Midi-Pyrénées. n°38, 1972. pp.11-22.

160. La revue de l'UTPUR (Union des transports publics urbains et régionaux a consacré deux numéros aux transports urbains de Toulouse:
- Le centenaire de la création des transports urbains à Toulouse. n°590. 1963.
- Les transports en commun dans la région toulousaine. n°622. 1966.

161. Dans la revue "Histoire des Communications dans le Midi de la France", publiée à Toulouse:

a - Les ponts Saint-Michel. Coll. Vehere. 44p.
et. C.LACOMBE.
b - La naissance des omnibus urbains à Toulouse.n°15-1962.
c - Un demi-siècle de transports urbains en commun à Toulouse.(1864-1914). n°11. 1961.
d - De Saint-Michel aux Ponts-Jumeaux. n°7.1960.
e - Services de banlieue des omnibus de Toulouse. n°39.1965.
f - Voitures de place et omnibus à Toulouse au XIX° siècle. n°43. 1969.
g - Tramways de banlieue à Toulouse. n°48. 1970.
h - Les lignes 2,20,4,5 et 6 des tramways de Toulouse. n°54;1972.
i - Les lignes 8,10,12,14,18 des tramways électriques de Toulouse. n° 58. 1973.
j - Les lignes 15,16,22,24,26 des tramways électriques de Toulouse. n°59.1973.
k - Les tramways électriques de Toulouse: notes techniques, exploitation. n°60.1973.
l - Le matériel roulant des tramways électriques de Toulouse. n° 61. 1973.

Parmi les très nombreux rapports consacrés a la situation des transports en commun toulousains:

162. - Le réseau de transports en commun. Analyse des aménagements proposés. Ville de Toulouse/OTU. 1968. 47p. + annexes.
163. - Le choix du mode de transport dans la ville de Toulouse. Ville de Toulouse/CERAU. 1968. 48p + annexes.
164. - Toulouse-TCSP. Reconnaissance des possibilités de liaison entre le centre et le Mirail. DDE de la Haute-Garonne/GEP/BERU. Juillet 1971. 75p.
165. - Agglomération toulousaine. Opération pilote RCB-TU. Programme global de circulation et de transports urbains. Doc. de synthèse réalisé par le Comité Technique des Services Toulousains avec la collaboration du SAEI. Juillet 1974. 153p.

166. - Dossier d'agglomération. Préparation du 7° Plan. Transports urbains. Programmation des opérations de transport en milieu urbain. Comité technique. septembre 1975.
1. Situation existante.Diagnostic.
2. Actions proposées à 10 ans. 39p.
3. Actions proposées à 5 ans. 25p.

167. - Enquête sur les déplacements dans l'agglomération toulousaine en 1978. Principaux résultats. Ville de Toulouse/DDE/AUAT. 1978. 47p.

168. - Restructuration du réseau de transports en commun de l'agglomération toulousaine. Syndicat Mixte/AUAT. avril 1978.
1. Diagnostic. 140p.
2. Eléments de choix pour l'avenir. 42p.

169. - Rapport d'Etude de la Commission interne du Syndicat Mixte. 1979. 169p + annexes.

170. - Rapport d'expertise de la traversée en souterrain du centre de l'agglomération. Syndicat Mixte/SOFRETU. Juin 1981.

171. - Projet de transport en site propre. Etude socio-économique d'une variante de tarcé par les Boulevards. Syndicat Mixte/SOFRETU. Mai 1982. 102 p.

172. - Réactualisation des études de métro léger. Syndicat Mixte/SCET. Février 1983. non paginé.

LISTE DES TABLEAUX .

		pages
1.	Evolution de la population dans les communes de banlieu desservies par les omnibus (1876-1906).	39
2.	Les lignes de ville et de banlieue urbaine concédées en 1902.	51
3.	Les tarifs des transports en commun à Paris et à Toulouse (1914-1925).	68
4.	Les fréquences imposées sur les lignes de banlieue urbaine exploitées par des tramways (1902 et 1929).	85
5.	Les lignes de ville exploitées par les tramways électriques en 1929.	86
6.	Le trafic des différents réseaux exploités par la STCRT en 1926.	95
7.	Le trafic des tramways après les augmentations de tarifs en 1926.	97
8.	Evolution du trafic sur l'ensemble des lignes exploitées par la STCRT (1926-1935).	100
9.	L'évolution du trafic entre 1939 et 1950.	108
10.	L'évolution du réseau ville lors de la substitution des autobus aux tramways .	122
11.	L'évolution du réseau de banlieue urbaine lors de la substitution des autobus aux tramways.	123
12.	L'évolution des anciennes lignes de tramways du réseau de banlieue suburbaine.	125
13.	L'évolution des lignes d'autobus sur le réseau de banlieue suburbaine.	125
14.	La place du réseau de ville dans l'ensemble des lignes exploitées par la STCRT.	157
15.	Evolution de la longueur des lignes 5,24 et 26 de 1950 à 1970.	161
16.	L'évolution de la population dans l'agglomération de Toulouse (1954-1975).	187
17.	Part de la population active résidente travaillant à Toulouse dans l'agglomération de Toulouse.	211
18.	Evolution de la population totale et de la population active résidant dans le centre de Toulouse. (1954-1975).	216
19.	Evolution du nombre d'emplois dans le centre de Toulouse (1962-1968).	218
20.	Les migrations de travail ayant pour origine ou destination le centre de Toulouse en 1962 et 1968.	219
21.	Le centre de Toulouse: population active résidente et emplois selon les CSP en 1968.	221
22.	Les moyens de transport utilisés pour les déplacements domicile-travail en 1968.	229

23. Les moyens de transport utilisés selon les CSP. 229

24. Les moyens de transport utilisés par les scolaires et les universitaires pour les déplacements domicile-lieu d'étude,en 1968. 232

25. Evolution du parc d'autobus (1973-1977). 268

26. Evolution des tarifs sur les lignes de ville (zone 1) 1973-1975. 270

27. L'évolution des tarifs sur les lignes de ville et de banlieue urbaine 1975-1976. 271

28. L'évolution des tarifs sur les lignes de banlieue suburbaine 1975-1976. 271

29. Evolution des tarifs et nouvelles zones tarifaires sur les lignes de ville et de banlieue (1975-1976). 275

30. Evolution de la longueur du réseau (1935-1977). 277

31. L'offre de transport (1972-1978). 281

32. L'évolution du trafic des transports collectifs dans l'agglomération de Toulouse (1972-1978). 282

33. Le déficit des transports collectifs (1974-1978). 285

34. Evolution du trafic (1977-1981). 290

35. Le déficit des transports collectifs urbains (1978-1981). 291

36. L'utilisation des différents titres de transport. (1977-1981). 297

37. L'évolution des tarifs (1977-1984). 298

38. L'offre de transport (1978-1981). 299

39. L'évolution de la population dans la ZPIU de Toulouse (1968-1975-1982). 306

40. L'évolution de la population et du solde migratoire dans la ZPIU de Toulouse (1968-1975-1982). 307

41. L'immigration dans les communes de la ZPIU de Toulouse entre 1968 et 1975. 313

42. La destination géographique de l'exode urbain alimenté par l'agglomération de Toulouse entre 1968 et 1975. 320

43. Bilan des migrations entre l'agglomération de Toulouse et la région Midi-Pyrénées (1968-1975). 321

44. Lieux de travail et lieux de résidence de la population ayant un emploi en 1975 dans la ZPIU de Toulouse. 335

45. Les moyens de transport utilisés pour les déplacements dans l'agglomération toulousaine en 1978. 337

46. Les motifs des déplacements d'après l'enquête de 1978. 338

47. Les types de déplacements en 1978 339

48. Les prévisions d'investissements en matière de transports urbains dans l'agglomération pendant le VII°Plan. 353

49. Les investissements pour les transports urbains dans l'agglomération de Toulouse pendant le VI° Plan. 354

TABLE DES FIGURES.

pages

1. Plan du centre de Toulouse. *hors texte*
2. La composition de l'agglomération et du SDAU. 14
3. La ZPIU de Toulouse. 15
4. Le premier réseau de transports en commun (1863). 23
5. Le réseau des transports en commun en 1864. 25
6. Le réseau "ville" des transports en commun en 1898. 32
7. La desserte de la banlieue urbaine par les omnibus à chevaux (1865-1900). 33
8. Le réseau d'omnibus en banlieue suburbaine (1865-1900). 34
9. L'évolution de la voirie dans le centre de Toulouse au cours du XIX° siècle. 46
10. Le réseau urbain des tramways électriques en 1912. 48
11. La desserte de la banlieue urbaine par les tramways électriques en 1912-1913. 49
12. Le réseau de tramways électriques dans la banlieue suburbaine (1912-1920). 56
13. Le réseau "ville" des tramways électriques en 1930. 74
14. La desserte de la banlieue urbaine par les transports en commun (1930-1939). 76
15. Evolution démographique des communes de banlieue (1876-1936). 90
16. Le réseau de transports en commun dans la banlieue suburbaine entre 1930 et 1940. 92
17. Le réseau d'autobus urbains vers 1960 (réseau ville). 121
18. La desserte de la banlieue urbaine vers 1960. 124
19. L'évolution du trafic sur les différents réseaux. (1950-1972). 137
20. Evolution comparée du trafic des transports en commun et de la population à Toulouse et dans la banlieue. (1950-1972/1975). 138
21. Réseaux de ville et de banlieue urbaine. Données essentielles sur l'évolution de l'exploitation. (1950-1970). 144
22. Evolution de l'offre de transport sur les différents réseaux (1950-1970). 149
23. Les transports collectifs et les progrès des transports individuels en automobile (1950-1970). 153
24. Données essentielles sur l'exploitation du réseau de ville (1950-1970). 158
25. Evolution du trafic sur les différentes lignes de ville (1950-1970). 159
26. L'offre de transport sur les lignes de ville entre 1950 et 1970. 160

27. La répartition de la population dans la commune de Toulouse (1954 et 1968). 164

28. Données essentielles sur l'exploitation du réseau de banlieue urbaine (1950-1970). 166

29. L'évolution du trafic sur les lignes desservant la banlieue urbaine entre 1950 et 1970. 167

30. Evolution de l'offre de transport sur les différentes lignes de banlieue urbaine (1950-1970). 168

31. Les résultats de l'exploitation sur les lignes A, B et C de la banlieue urbaine (1950-1970). 175

32. L'évolution de l'offre et de la demande de transport sur les lignes A,B et C de la banlieue urbaine. (1950-1970). 176

33. La desserte des quartiers orientaux de la commune de Toulouse jusqu'en 1960. 180

34. La desserte des quartiers orientaux de Toulouse, après le rétablissement de deux lignes distinctes, A et C en 1962. 181

35. Les résultats de l'exploitation sur la ligne E de la banlieue urbaine (1950-1970). 183

36. La répartition de la population dans la ZPIU de Toulouse en 1954 et en 1975. 185

37. L'évolution de la population dans la ZPIU de Toulouse (1954-1975). 189

38. Données essentielles sur l'exploitation du réseau de banlieue suburbaine (1950-1970). 191

39. L'évolution du trafic sur les lignes de la banlieue suburbaine entre 1950 et 1970. 192, 193

40. Evolution de l'offre de transport sur les lignes de la banlieue suburbaine entre 1950 et 1970. 194

41. L'évolution de l'offre et de la demande sur la ligne Q en banlieue suburbaine (1950-1970). 200

42. Migrations alternantes dans la zone de Toulouse. 212

43. Les migrations de travail vers Toulouse en 1968. 214

44. Les migrations alternantes de la population active entre les différents quartiers de Toulouse en 1968. 217

45. Emploi et population active résidente dans les différents quartiers de Toulouse en 1968. 220

46. La population active au lieu de résidence et au lieu de travail en 1968. 222

47. Les employés au lieu de résidence et au lieu de travail en 1968. 223

48. Les ouvriers au lieu de résidence et au lieu de travail en 1968. 224

49. La répartition au lieu de travail de la population active résidant dans le quartier 60 (Papus) en 1968. 226

50. La répartition au lieu de travail de la population active résidant dans le quartier 19 (Soupetard) en 1968. 227

51. L'aménagement de l'espace toulousain. 243

52. La campagne publicitaire pour couronner les efforts de réorganisation des transports en commun dans l'agglomération toulousaine (1976). 269

53. La simplification de latarification . 272

54. De nouvelles facilités tarifaires pour les salariés et les étudiants. 274

55. L'évolution du trafic sur les réseaux de transports en commun de l'agglomération de Toulouse entre 1926 et 1981. 283

56. Les réajustements tarifaires de 1977 à 1983. 295

57. Le réseau suburbain d'autobus en 1982. 302

58. La répartition de la population dans la ZPIU de Toulouse en 1954 et en 1982. 308

59. L'évolution de la population dans les communes de la ZPIU de Toulouse depuis 1968. 309

60. L'évolution de la population des quartiers de Toulouse (1968-1975 et 1975-1982). 310

61. La répartition de la population dans la commune de Toulouse au recensement de 1982. 311

62. Origine et destination des migrations de la population de l'agglomération toulousaine entre 1968 et 1975. 314

63. Le taux d'immigration dans les communes de la ZPIU de Toulouse entre 1968 et 1975. 315

64. Le taux d'émigration dans les communes de la ZPIU de Toulouse entre 1968 et 1975. 318

65. Emploi et population active résidente dans les communes de la ZPIU de Toulouse en 1975. 324

66. Les migrations domicile-travail dans la ZPIU de Toulouse en 1975. 327

67. Lieux de résidence de la population active travaillant dans la commune de Toulouse en 1975. 331

68. Les migrations de travail vers quatre communes de la banlieue de Toulouse en 1975. 332

69. Les extensions possibles de l'urbanisation. 343

70. Schéma de voirie à long terme. 345

71. Réseau de transport collectif à long terme. 347

72. Le fonctionnement du centre. 348

73. Bilan des transformations du centre de Toulouse. 364

74. La circulation dans le centre ville. 365

75. Le projet initial de métro léger (1979). 369

76. Les différents tracés du métro étudiés depuis 1979. 373

TABLE DES MATIERES.

Pages

Introduction. 7

I. LA MISE EN PLACE DES RESEAUX DE TRANSPORTS EN COMMUN 17

1. La naissance destransports en commun toulousains. 18
2. L'essor des transports en commun. 27
a)le cadre juridique: les conventions. 29
b)l'évolution du réseau. 31
c)l'exploitation. 40
3. L'ère des tramways électriques 42
a)le réseau. 43
b)l'exploitation. 52
c)l'électrification du réseau et le problème de la banlieue suburbaine. 55

II. LES PREMIERES DIFFICULTES (1919-1944) 59

1. Le problème des tarifs (1919-1929). 63
2. La révision des traités de concession: le 7° avenant de 1929. 69
a)un choix fondamental: le refus de la régie intéressée. 69
b)le réseau. 72
c)l'exploitation. 83
3. Le réseau de banlieue suburbaine. 87
4. Les prémisses de la crise des transports en commun. 94
a)le tournant de 1926. 97
b)la persistance du malaise: la stagnation du trafic. 98
c)les difficultés accrues. 102

III. LES OCCASIONS PERDUES (1944-1957) 111

1. L'échec de la tentative pour une reprise en régie. 113
2. Des tramways aux autobus. 116
3. L'évolution spatiale du réseau. 120.

IV. LES TRANSPORTS EN COMMUN DANS L'ESPACE URBAIN (1950-1970) 127

1. Problèmes de méthode. 129
a)les niveaux d'analyse. 130
b)les critères utilisés. 131
c)les données relatives à l'espace urbain. 134

2. Le trafic des transports en commun(1950-1970). 136

3. Les différents réseaux. 157

a)les lignes de ville. 157
b)la banlieue urbaine. 165
c)la banlieue suburbaine. 186

V. L'EVOLUTION DES BESOINS DE TRANSPORT ET LES AMENAGEMENTS DE L'ESPACE URBAIN POUR LA CIRCULATION AUTOMOBILE. (1950-1972) 205

1. Les migrations domicile-travail à la fin des années 1960. 208

a)sources et méthodes. 208
b)les migrations pendulaires entre Toulouse et sa banlieue. 210
c)les migrations de travail à l'intérieur de la commune de Toulouse. 215
d)les migrations de travail entre les quartiers non centraux. 225
e)les moyens de transport utilisés pour les migrations de travail. 229

2. Les autres déplacements. 232

a)les migrations quotidiennes d'élèves et d'étudiants. 232
b)les migrations de loisirs. 233
c)les autres migrations. 234

3. Le développement de la circulation automobile et l'aménagement de l'espace urbain. 238

a)les voies circulaires, projets et aménagements. 238
b)les voies radiales et le problème des accès au centre. 247

VI. LE RENOUVEAU DES TRANSPORTS COLLECTIFS (1972-1978) 255

1. Un nouveau cadre juridique. 256

a)les données du problème. 257
b)les nouvelles structures. 262

2. La relance des transports en commun. 266

3. Les premiers résultats de la politique de promotion des transports en commun. 280

a)l'offre de transport. 281
b)le trafic. 282
c)le déficit. 284

VII. UN METRO A TOULOUSE? REMEDE A LA CRISE DES TRANSPORTS URBAINS OU ENJEU POLITIQUE? (1978-1984). 289

1. L'exploitation des transports en commun depuis 1978. 290

a)la réorganisation juridique de 1978. 291
b)les révisions tarifaires. 294
c)les ajustements de l'offre dans l'espace. 299

2. L'évolution des besoins de transport. 306

a)migrations et urbanisation (1968-1975). 309
b)les migrations domicile-travail en 1975. 322
c)l'enquête de 1978. 336

3. Les contradictions de lapolitique des transports urbains. 341

a)les options du SDAU. 341
b)les réalisations. 351

4. Les projets de métro léger. 362

a)les problèmes du centre ville. 362
b)le choix en faveur du métro léger. 366

CONCLUSION. 375

BIBLIOGRAPHIE.

LISTE DES TABLEAUX.

TABLE DES FIGURES.

L'étude des rapports Transports-Espace-Société sert de fil conducteur à l'analyse de *l'histoire socio-spatiale de Midi-Pyrénées* aux cours des XIX[e] et XX[e] siècles. Une histoire qui s'attache à préciser les origines et les causes des problèmes actuels de cet espace.

— Pourquoi et par quels processus les pays autour de Toulouse sont-ils restés en marge du développement économique depuis la fin du XVIII[e] siècle ?

— Pourquoi dans des pays aussi peu actifs où pullulaient les petits centres urbains et les bourgs assoupis, Toulouse s'est-elle imposée au point d'apparaître aujourd'hui comme l'un des points forts de l'armature urbaine du pays ?

— Pourquoi, enfin, alors que les solidarités qui unissaient cette agglomération à son environnement semblaient bien faibles, l'a-t-on choisie comme centre d'une organisation régionale couvrant huit départements ?

Il était vain de chercher dans la région même des explications satisfaisantes. C'est dans la confrontation permanente et complexe entre les exigences du mode de production dominant et le milieu régional que semblent résider les réponses aux questions posées.

Toutes l'histoire contemporaine de Midi-Pyrénées est dominée par cette *confrontation entre des forces conquérantes que l'on dirait venues d'ailleurs* — ou, en simplifiant beaucoup, de... Paris — *et une société locale influencée par une bourgeoisie sans envergure et/ou sans moyens, qui s'est longtemps repliée dans une attitude purement défensive.*

Dans une seconde partie (Tome II), l'étude des rapports transports-espace-société est conduite à l'échelle de l'agglomération de Toulouse. Depuis un siècle, la production de l'espace urbain est inséparable des choix effectués en matière de transports collectifs, que ces derniers, concédés à une société privée, aient été d'une grande efficacité (avant 1930) ou qu'on les ait sacrifiés à l'automobile individuelle (1950-1972). L'intervention directe des collectivités locales dans la gestion des transports collectifs se heurte depuis 1972 à une organisation socio-spatiale de l'agglomération toulousaine largement façonnée en fonction des possibilités offertes par les moyens de transport individuels. Cela conduit à rechercher des solutions nouvelles avec la création d'un métro léger dont on espère qu'il permettra un fonctionnement correct d'une ville promue métropole régionale de Midi-Pyrénées.

Photo couverture : une aérienne de la gare de Toulouse-Matabiau (cliché CNET)